



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**3ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA**  
**56ª LEGISLATURA**

Em: 20 de agosto de 2021  
(sexta-feira)

Às 14 horas

**95ª Sessão de Debates Temáticos**

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS. Fala da Presidência.) - Boa tarde a todos.

Invocando a proteção de Deus, iniciamos nossos trabalhos.

Antes, porém, uma justificativa: a sessão referente à reforma tributária se estendeu um pouco mais do que o previsto, daí nós termos iniciado com uma hora de atraso.

Aproveito a oportunidade para agradecer a toda a equipe aqui do *bunker* do Senado, que também acompanhou a sessão de manhã, desde as 10h da manhã, ficou até agora e vai dar sequência, dando condições para que a gente possa debater.

A presente sessão remota de debates temáticos foi convocada nos termos do Ato da Comissão Diretora 8, de 2021, que regulamenta o funcionamento das sessões e reuniões remotas e semipresenciais no Senado Federal e a utilização do Sistema de Deliberação Remota, e em atendimento ao Requerimento 1.645, de 2020, deste Senador que vos fala e de outros Senadores, que foi submetido e aprovado pelo Plenário do Senado Federal.

A Presidência informa ainda que as apresentações e os arquivos exibidos durante esta sessão remota de debates temáticos ficarão disponibilizados na página do Senado Federal referente à tramitação do requerimento que originou esta sessão.

Esta sessão é destinada a receber os seguintes convidados, a fim de discutir o Projeto de Lei nº 4.199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar):

- Sr. Tarcísio Gomes de Freitas, Ministro de Estado da Infraestrutura, que está acompanhado do Sr. Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Infraestrutura e do Sr. Dino Antunes Batista, Diretor de Navegação e Hidrovias do Ministério de Infraestrutura;

- Sr. Ricardo Medeiros de Castro, Coordenador de Estudos de Condutas Anticompetitivas do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade);

- Sr. Elber Justo, Presidente da MSC no Brasil;

- Sr. Fabio Vasconcellos, Vice-Presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval (Sinaval);

- Sr. Sérgio Paulo Perrucci de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop);

- Sra. Lilian Schaefer, Vice-Presidente-Executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo;

- Sr. Alexandre Cursino de Oliveira, Vice-Almirante e Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil;

- Sr. Eberaldo de Almeida Neto, Presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás, que está acompanhado pelo Sr. Pedro Alem Filho, Gerente Executivo de Áreas Terrestres, Àguas Rasas e Política Industrial do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás;

- Sr. André de Seixas, Diretor-Presidente da Logística Brasil;
- Sr. Luis Henrique Teixeira Baldez, Presidente da Associação Nacional dos Usuários do Transporte;
- Sr. Eduardo Nery Machado Filho, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários;
- Sr. Carlos Augusto Müller, Diretor-Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos; e
- Sr. Luís Fernando Resano, Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Armadores e Cabotagem.

A Presidência informa ao Plenário que serão adotados alguns procedimentos para dar sequência e otimizar a nossa sessão:

- será inicialmente dada a palavra aos expositores convidados por um prazo de 10 minutos, prorrogáveis, naturalmente, para se concluir o raciocínio;
- após, será aberta a fase de interpelação pelos Senadores que desejaram se manifestar, organizados em blocos, dispondo cada Senador de 5 minutos para suas perguntas;
- os convidados disporão de 3 minutos para responder à totalidade das questões pertinentes a cada um;
- os Senadores poderão ter 2 minutos para a réplica;

As inscrições dos Senadores presentes remotamente serão feitas através do sistema remoto. As mãos serão abaixadas no sistema remoto e, neste momento, já podem ser feitas as inscrições.

Mediante o Requerimento do Senado 1.645, de 2021, aprovado pelo Plenário da Casa e do qual fui o primeiro subscritor, realizamos hoje a sessão de debates temáticos sobre o PL nº 4.199, de 2020. O mencionado projeto de lei, de iniciativa do Poder Executivo, trata da navegação de cabotagem. Foi aprovado pela Câmara dos Deputados e atualmente tramita na Comissão de Assuntos Econômicos no Senado Federal. Através do Presidente Senador Otto Alencar, fui designado Relator desta matéria.

A necessidade desta sessão de debates temáticos justifica-se em razão da complexidade do tema e dos diversos interesses setoriais que se articulam em torno dele. Ouviremos, nós Senadores, com muita atenção, as considerações e contribuições que os nossos convidados, pessoas do mais alto gabarito profissional, terão ao debate e ao conhecimento do assunto.

A instituição do programa de estímulo ao transporte de cabotagem, também denominado de BR do Mar, busca fortalecer as empresas nacionais que atuam no setor e criar condições para que surjam novos competidores. Nesse sentido, esperamos atrair novos investimentos para infraestrutura e construção de navios. Ocorreria um verdadeiro círculo virtuoso a expandir o modal hidroviário e a equilibrar a nossa matriz de transportes.

A preocupação de todos nós somos é com os altos custos de transporte no Brasil. Queremos, de forma ampla, ajudar a reduzir o chamado custo Brasil de produção em Território nacional. Não é segredo para ninguém que a produtividade da economia brasileira cresceu de forma muito modesta nos últimos 40 anos e que, por isso, vem aumentando, cada vez mais, nesse horizonte de tempo, a diferença que nos separa dos países desenvolvidos e dos nossos principais competidores no mercado internacional. Tal diferença se dá em nosso desfavor.

Ao analisarmos apenas o fator trabalho de produção, para o qual existe farta estatística, verificamos que, em termos dessa produtividade, o Brasil foi ultrapassado pelo Japão em 1965, ou seja, já há bastante tempo, e, pela Coreia do Sul, em 1987. Vejam, agora, senhores, o que esses dois pequenos países, gigantes, são hoje comparados com a nossa realidade.

Um conjunto variado de causas onera o chamado custo Brasil e faz de nosso País um lugar de baixa produtividade. Algumas dessas causas são o ensino de baixa qualidade, a burocracia excessiva, a lentidão e a insegurança da prestação jurisdicional. Temos também um sistema tributário caótico e um nível de gastos públicos que nos leva à necessidade de manter essa enorme carga tributária.

O PL nº 4.199, de 2020, em tese, é um instrumento que, se aprovado, vai permitir maior abertura ao comércio internacional de bens e serviços em favor do desenvolvimento da navegação de cabotagem. Todavia, a aprovação de um programa dessa envergadura não é simples. Exige uma hercúlea articulação e muito diálogo de vários setores. Muitas vezes, os resultados colhidos hoje dependem de anos de estudos e convergência de interesses.

São muitos obstáculos, porém, mesmo com todos os desafios, trata-se certamente de um campo que compensa o incentivo. Vale lembrar que a nossa costa se estende por 7,5 mil quilômetros, compreendendo quatro das cinco Regiões do País. Esse imenso litoral está interligado a rios volumosos que formam um sistema hidroviário ainda pouco explorado. Em busca do desenvolvimento desse potencial, o projeto que vamos debater nesta tarde tem recebido tratamento prioritário do Governo Federal, assim como de diferentes e diversos setores da sociedade.

Temos visto um avanço gradual da integração dos modais, assim como uma discreta redução do gargalo logístico. Em um país com tamanha diversidade como o nosso, o meio de transporte deve se adaptar às circunstâncias e características de cada local, a fim de conferir dinamismo e eficiência à atividade econômica.

Contudo, há desafios que precisamos analisar com maior profundidade e com o apoio dos especialistas da área. Questões relacionadas à redução de custos de afretamento e, ao mesmo tempo, capaz de proteger o setor da volatilidade do mercado devem ser consideradas.

Vejam que não seria razoável criar uma estrutura que fosse viável somente em parte do ano e que se torne muito onerosa em outras épocas. Nesse sentido, o primeiro passo que consta do Projeto nº 4.199, de 2020, é a flexibilização das regras relativas às empresas brasileiras de navegação para se admitir o afretamento de embarcações sem a obrigatoriedade de propriedade, como ocorre na legislação que está em vigor.

Com avanços desse tipo e segundo uma perspectiva de debate e consenso, temos a expectativa de que esta sessão temática possa contribuir para o aprimoramento do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem. Espero que discussões como esta de hoje possam nos conduzir a uma situação de maior equilíbrio da matriz de transporte e dar impulso não só ao setor que vocês representam, mas ao desenvolvimento do Brasil.

Muito obrigado.

Vamos já dar início de pronto, em função até do adiantado da hora.

O Ministro ainda não entrou. Ele está com um compromisso, mas designou o Sr. Diogo Piloni, que está aí, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura.

V. Sa. dispõe de dez minutos. Pode iniciar.

**O SR. DIOGO PILONI E SILVA** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todas e todos.

Primeiro teste aqui: os senhores e as senhoras me ouvem? *(Pausa.)*

Eu estou aqui com a tela congelada. Suponho que estão ouvindo.

Quería, primeiramente, cumprimentar o Senador Nelsinho Trad, que, com muita maestria, tem conduzido essa discussão no âmbito do Senado Federal. Um tema tecnicamente espinhoso - não é, Senador? -, complexo para o entendimento de quem não acompanha a navegação; no entanto, tem aí conseguido conduzir com muita sobriedade, com muito equilíbrio, essa discussão.

Quero cumprimentar aqui também Dr. Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq; o Almirante Cursino, representante aqui do DPC da Marinha; e, em nome deles, cumprimentar todos os presentes a esta audiência pública, da qual muito nos dá prazer participar, depois de uma discussão longa e importante para que a gente tivesse uma ideia madura do que vem a ser uma proposta que gere aí os impulsos para que a gente utilize a cabotagem no Brasil de forma mais intensa.

Para que a gente tenha a ideia desse potencial, a gente pode traçar aqui alguns comparativos internacionais. Enquanto o Brasil ocupa a sua matriz logística com algo em torno de 9% com a cabotagem, considerando os demais modais de transporte, a China utiliza 31% da sua matriz com cabotagem; a União Europeia, 32% da sua matriz; o Japão, 44% da sua matriz com a cabotagem. Um país como o nosso, com a costa que tem, com a disponibilidade de vias navegáveis que tem, não pode se restringir, se limitar a uma participação tão tímida.

A cabotagem é, claramente, uma alternativa logística que traz grandes vantagens para as nossas cadeias. Se a gente avalia o potencial do que a cabotagem pode trazer, do ponto de vista de redução de custos, nós temos estudos que indicam, estudos do Instituto Ilos, de 2018, que trazem que a cabotagem tem uma emissão de gases de efeito estufa quatro vezes menor do que as demais alternativas logísticas. A cabotagem, impulsionada pelo BR do Mar, tem condição de gerar uma redução de 10 mil acidentes por ano no Brasil e uma redução de custos de frete anual da ordem de R\$1,7 bilhões.

No montante total precificado, as vantagens ambientais, sociais e econômicas, nós estamos falando de um potencial de redução de algo em torno de R\$3 bilhões de custos de frete, que vão ser implementados com uma nova política de incentivo.

A construção da proposta parte desde o início da nossa gestão em 2019, mas a mudança do marco regulatório da cabotagem no Brasil não é uma discussão propriamente que começa em 2019. Uma enormidade de estudos já foi realizada com propostas de endereçamento dos problemas da cabotagem. O BR do Mar, então, e a gestão do Ministério da Infraestrutura, a partir de 2019, buscou, então, consolidar essas propostas e, de fato, implementá-las, a gente passar da mera discussão para a implementação.

Para que nós pudéssemos apresentar essa proposta ao Congresso Nacional, nós realizamos inúmeras discussões, temos contabilizados algo em torno de 50 webnários, reuniões públicas, sem contar também as nossas reuniões internas, que

foram incansáveis, conduzidas principalmente pelo nosso Diretor Dino Batista, que está aqui também representando o Ministério ao meu lado.

Então, o que nós temos é uma proposta, de fato, madura, já testada e comprovada em diversos debates e discussões com todos os *players* afetados por essa grande política, que é a política de estímulo à cabotagem.

Quando a gente se deparou com todos os diagnósticos que nós tínhamos sobre o problema, que é desenvolver ou potencializar a cabotagem, nós tínhamos duas teses bem conflitantes de como resolver o problema da cabotagem: uma tese muito voltada à liberação integral da cabotagem no País, e eu quero dizer isso, mencionando uma abertura total para que a cabotagem fosse realizada por embarcações afretadas, por um lado, e, por outro lado, uma visão mais protecionista, que vislumbrava que, no extremo, a cabotagem deveria ser prestada somente com embarcações próprias ou só com embarcações de bandeira brasileira.

Nessa discussão, o Ministério da Infraestrutura optou por uma proposta que é equilibrada, que é ponderada e que, por um lado, busca, sim, a abertura; busca, sim, um cenário de maior competição no setor, com entrada ou com redução de barreiras de entrada para novos *players* ofertarem a cabotagem no País. Por outro lado, mantém alguns dispositivos que são importantes para que a gente tenha a formação de frota vinculada com o Brasil.

Qual é o interesse com isso? É que a gente tenha condição de manter a prestação do serviço de cabotagem no Brasil com regularidade e com preços de frete, custos de frete regulares. A gente diz muito que a decisão pela utilização da cabotagem é uma decisão que custa muito tempo e muita reflexão por parte de quem utiliza essa alternativa. O que eu quero dizer com isso? Quem adere a uma solução por cabotagem faz muita conta, discute, às vezes, seis meses, um ano, antes de ingressar nessa alternativa.

Agora suponho que tenhamos uma variação muito grande de custos de frete ou mesmo a indisponibilidade de embarcações para a prestação dos serviços, às vezes, meses depois de que é tomada uma decisão tão difícil. O nosso receio com isso - e, por isso, a gente traz na política ainda alguns estímulos para a composição de frota vinculada ao Brasil e não só afretamento, pura e simplesmente - é que a gente esteja à mercê das vulnerabilidades do mercado de frete internacional.

O que eu quero dizer com isso? A cabotagem sem uma preocupação com a composição de frota nacional pode ficar à mercê de grupos de variação de frete. E aí cito aqui, como exemplo, em que nós estamos agora enfrentando momento de pandemia, um frete Santos-Xangai, para uma caixa de contêiner, que já foi outrora US\$2 mil por unidade, nós estamos com o mercado hoje a US\$12 mil por unidade. Então, imagine quem contrata um serviço de cabotagem e contrata hoje um valor de frete x; daqui a seis meses, esse valor de frete está a dois ou três x. O que vai acontecer é que essa carga voltará para a rodovia e a gente não vai ter um crescimento estável desse processo de potencialização da cabotagem no País.

Então, essa é muito assim onde se posiciona a proposta do BR do Mar. O que a gente tem objetivamente? Eu acho que esse é o coração da proposta do Programa de Incentivo à Cabotagem: nós abrimos novas possibilidades de afretamento de embarcações. Isso já foi muito bem citado pelo nosso Relator, Senador Nelsinho, de modo que nós temos novas hipóteses de afretamento a tempo e a casco nu, sem qualquer necessidade de lastro em embarcação própria.

Então, no afretamento a tempo nós temos: o afretamento a tempo em substituição de embarcação construída no Brasil em substituição de embarcação construída fora do Brasil; nós temos o afretamento a tempo em operações especiais, que são aquelas operações que vão cativar, que vão buscar novas linhas, novas cargas que hoje não são operadas ainda pela cabotagem. Então, se dá com a operação especial um *wavier* inicial para a prestação do serviço em que eu vou ter uma redução do custo na prestação do serviço, num primeiro momento, e, no prazo de 36 meses, a partir de um prazo de 36 meses, essa empresa que agora é uma nova entrante ou o serviço que é novo no mercado da cabotagem, ele volta a ter aí aplicação do regramento geral, que são as outras hipóteses de afretamento ou mesmo a construção ou a constituição de frota própria.

Uma outra modalidade de afretamento a tempo, que também sendo inserida no programa BR do Mar, é o afretamento para contratos de longo prazo. Se, por um lado, há um receio de que a abertura total para o afretamento a tempo pode trazer essa vulnerabilidade da cabotagem ao mercado de frete internacional, como nós temos uma prestação de serviço via afretamento a tempo calcada em contrato de longo prazo, fica estabelecido aí um compromisso desse serviço com o mercado brasileiro, e, portanto, também está sendo trazida a proposta dessa modalidade de afretamento a tempo para contratos...

Nós temos também, no projeto, a possibilidade dos afretamentos a casco nu, a partir de um prazo estabelecido na lei que está em discussão - inclusive, há emendas nesse sentido. Ficaria livre o afretamento a casco nu com esse prazo de transição. Portanto, é mais uma modalidade de afretamento sem lastro em embarcação própria, o que traz novamente abertura para que novos entrantes possam ingressar no mercado.

Então, essas modalidades novas de afretamento, por um lado, trazem essa atração para novas empresas.

Para que a gente mantenha o compromisso das empresas brasileiras de navegação com o serviço de cabotagem, com a constituição de frota, nós mantivemos uma alternativa de afretamento com base em lastro em embarcação própria, jogando, lançando isso para uma regulamentação via decreto. Mantém-se essa modalidade de afretamento, que é aquela que vai gerar o estímulo para que não só se afrete embarcação. Como eu tenho estímulo para afretar embarcações a custos menores, se eu tiver embarcação própria, acabo estimulando as empresas a contratarem frotas, seja na indústria naval brasileira, seja na indústria estrangeira. Então, eu diria que esse é o coração da proposta do BR do Mar.

Se houver mais algum tempo, Relator, eu usaria aqui mais dois ou três minutos para falar sobre algumas medidas de incentivo também à indústria da construção naval, porque uma das críticas que, ao longo do processo, foram apresentadas é a de que, com a abertura dos afretamentos, estaríamos a nos esquecer da importância da indústria da construção naval brasileira, e nós fomos muito cautelosos em relação a isso. A gente tem um histórico, um mapeamento da política anterior da cabotagem, que era uma política que gerava uma vinculação da cabotagem à indústria naval brasileira. E, quando a gente avalia os números de entregas dos nossos estaleiros especificamente para a cabotagem, a gente vê que os números são muito tímidos. Só para exemplificar: de quase 700 embarcações que foram construídas nos últimos dez anos para os diversos segmentos de navegação - o apoio marítimo, o apoio portuário, a navegação interior e a cabotagem -, somente foram feitas sete encomendas de embarcações para cabotagem - desse universo de quase 700 -, das quais apenas quatro embarcações foram efetivamente entregues nesses últimos dez anos. Não podemos esquecer que, além dessas embarcações que apelidamos de cabotagem puro sangue, existem aquelas que prestam serviço no transporte de combustíveis, normalmente vinculadas à atividade da Petrobras, e aí foram mais 26. Mas, mesmo somadas - 26 mais 4 embarcações da cabotagem puro sangue -, estamos falando de um universo de 30 encomendas entregues num universo de quase 700 embarcações. Isso nos leva à seguinte conclusão: esse vínculo da cabotagem com a indústria da construção naval brasileira precisa ser reavaliado.

Tivemos muito cuidado na política para não trazer também os outros segmentos em que a indústria naval é muito competente e que têm entregue muitas embarcações. Nós temos os exemplos dos nossos corredores no Norte do País, na hidrovia do Tapajós, na hidrovia de Tocantins, em que houve muita construção de barcas. Então, nesse nicho, a ideia do BR do Mar é não atuar, é não modificar aquilo que já está funcionando.

Mas essa preocupação também é mitigada à medida que a gente traz alguns mecanismos de estímulo à indústria naval brasileira, inclusive para a cabotagem, por exemplo, quando a gente permite, quando a gente abre a possibilidade de que empresas estrangeiras construam embarcações nos nossos estaleiros nacionais, então a gente abre um mercado novo, porque, até então, não era permitido; à medida que nós regulamentamos a EBN, que é a Empresa Brasileira de Navegação, que se prestará a construir embarcações ou a contratar embarcações para fretá-las a outros interessados, então, a gente abre um mercado novo, que já tem o interesse de muitas empresas. No entanto, não havia o arcabouço legal que desse segurança jurídica para desempenhar esses investimentos. E nós estamos falando de investimentos altos, de embarcações de R\$20 mil, R\$30 mil que precisam ser construídas.

E também, vou concluindo aqui esta visão inicial sobre o BR do Mar, há o estímulo à flexibilização da utilização das contas vinculadas, que são irrigadas com os valores de AFRMM, que são pagos pelas empresas de navegação. Essa conta vinculada trazia algumas restrições para que esse recurso fosse utilizado para manutenção de embarcações, para docagem. E a gente abriu essa possibilidade, a gente flexibilizou o uso das contas vinculadas de modo a também estimular um outro nicho interessante de mercado para a indústria da construção naval, que é o nicho da manutenção, da docagem e que, diga-se de passagem, já agora, tem mobilizado alguns dos nossos grandes estaleiros, que enxergam nessa alternativa já um mercado muito relevante.

Bom, em linhas gerais, concluo aqui dizendo que, depois dessa longa discussão importante que tivemos, ainda no Senado, há espaço. O Ministério está longe de ser aqui intransigente com as possibilidades, com as emendas que foram, de forma muito competente, apresentadas pelos nossos Senadores, de modo que o Relator, com toda a sua maestria, com toda a sua habilidade, tem transitado por meio dessas emendas. E o Ministério tem sido parceiro e deixa aqui seu compromisso em ser parceiro, para que a gente tenha as melhorias trazidas pelos Senadores, por meio das emendas, incorporadas, sem que a gente perca essa coerência do projeto, que, mais uma vez, concluo de vez, busca, sim, a abertura de mercado, busca um cenário de cabotagem com maior concorrência, com novos entrantes. Por outro lado, busca entender que a cabotagem, no Brasil e em diversos países, precisa ter uma certa blindagem dessa agressividade que o mercado de frete internacional acaba trazendo, com variações de custo muito grandes, que seriam, no nosso caso - esse é o nosso entendimento -, mortais para um serviço de cabotagem sendo prestado no longo prazo, com regularidade e com custos acessíveis, que, eu acho, é o grande objetivo.

Muito obrigado, Senador, pela oportunidade.

Estamos aqui à disposição sempre, aguardando a entrada do Ministro, que se deve incorporar à nossa reunião em breve. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradeço ao Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

De pronto, para nós otimizarmos o tempo, eu pediria que cada setor se restringisse a considerar o aspecto relativo à sua expertise, para a gente poder promover, no final, um debate mais dinâmico.

Sr. Ricardo Medeiros de Castro, Coordenador de Estudos de Condutas Anticompetitivas do Departamento de Estudos Econômicos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), V. Sa. tem dez minutos.

**O SR. RICARDO MEDEIROS DE CASTRO** (Para exposição de convidado.) - Muito obrigado, Senador.

Eu tenho uma apresentação, mas acho que estou desabilitado aqui para apresentar. Eu pediria permissão para mostrar. (*Pausa.*)

Ótimo! Obrigado.

Eu não sei se vocês estão conseguindo ver aqui. Eu acho que estou com um problema na minha apresentação. Ela está desconfigurada, mas, enfim, eu acho que a ideia está aqui. Eu vou tentar ver se... Ela foi totalmente desconfigurada. Mas, enfim, eu vou falar pelo que eu consigo ver. Peço desculpas por vocês não estarem conseguindo ver a apresentação. Não sei o que aconteceu.

Mas, enfim, meu nome é Ricardo Medeiros de Castro. Eu sou Coordenador do Departamento de Estudos Econômicos do Cade. É um prazer estar aqui conversando com vocês sobre esse projeto.

O Cade é constituído pelo Tribunal Administrativo do Cade, pela Superintendência-Geral do Cade, pela Procuradoria Federal junto ao Cade e pelo Departamento de Estudos Econômicos. Nós temos aqui a missão de proteger a livre concorrência e temos aqui três principais funções: a função preventiva, a repressiva e a educativa.

Do ponto de vista de documentos de trabalho que nós já fizemos, nós apresentamos aqui um estudo sobre questões do setor. Tanto em 2017, como em 2018, nós apresentamos Cadernos do Cade; também algumas notas técnicas, como a Nota Técnica 9, de 2018, que analisou a Resolução 01, de 2015, da Antaq; a Resolução 39, de 2020, e a 45, de 2020, que analisou, especificamente esse projeto de lei.

Então, nós fomos analisar discussões sobre reservas de mercado...

Eu acho que vou tirar essa apresentação e tentar colocá-la de novo.

Mas, quando nós analisamos, nós vemos que a Política Nacional de Informática e restrições a empresas aéreas de capital estrangeiro foram restrições do passado, e, obviamente, elas têm o nobre valor de proteger a indústria nacional, mas elas vieram a algum custo. Quando se protegeu a indústria nacional do ponto de vista de informática, nós tivemos aqui computadores muito caros, com uma qualidade não tão boa quanto a que se verificava no cenário internacional. Ao mesmo tempo, tendo agora melhorado a restrição de empresas aéreas, nós experienciamos uma concorrência muito maior no setor aéreo, na aviação.

E nós ainda temos várias reservas de mercado no cenário nacional. Temos reservas de mercado de óleo diesel, temos cláusulas de conteúdo nacional na indústria de petróleo, temos o direito *antidumping*, que faz uma proteção à indústria nacional, utilizando regras de bolso, ou seja, utilizando uma verificação se o preço doméstico está acima ou abaixo do preço do produto que vem lá de fora. Eventualmente, você tem justificativas para ter essa diferença que não seja só a predação da indústria nacional. E, mesmo assim, nós aplicamos o direito *antidumping* sem fazer uma análise mais detalhada, mais pormenorizada, como se faz em processos de análise de predação, de preços predatórios. O Brasil já sofreu punições, inclusive, na OMC, pelo Inovar-Auto e por outras políticas protecionistas tidas em âmbito nacional.

Quando nós analisamos especificamente a cabotagem, nós vemos que... E, de novo, o Cade não é contra o BR do Mar; nós não somos contra. Acho que é um programa extremamente interessante e bom para esse modal logístico. Ele é próprio para o Brasil. Nós temos várias capitais, como se colocou no início, próximas da costa e temos uma costa de 7.400Km, 7.500Km. Esse tipo de modal logístico tende a ser extremamente eficiente. Mas, se nós formos ver, em 1950, 27% do que o Brasil comercializava eram por meio de cabotagem. Esse percentual foi diminuindo ao longo do tempo, e, em 1988, a Constituição protegeu e impediu que pudesse haver fretamento de embarcações estrangeiras. De outro lado, tivemos a Lei 9.432. Em 1995, flexibilizou-se isso, permitiu-se o fretamento. E, com essa Lei 9.432, permitiu-se o fretamento desde que não exista disponibilidade de embarcação brasileira; tem-se que verificar o interesse público, a substituição de embarcações que existem no País, sob uma série de condicionalidades.

Quando nós fomos ver o que aconteceu posteriormente, nós tínhamos uma resolução da Antaq que buscou colocar mais uma condição. Essa condição foi a de que, além dessas outras - a de se ter a obrigatoriedade de circularização, ou seja, de consultas se há ou não há uma embarcação brasileira disponível, a inexistência e indisponibilidade da embarcação -, você teria uma limitação de capacidade. Essa modalidade de custo mais baixo só seria acessível a empresas limitadas ao quádruplo da tonelagem de porte bruto dessas embarcações. E aí a crítica que foi feita pelo Cade é que esse custo mais baixo só é acessível para empresas de grande capacidade, com elevada capacidade. E, infelizmente, aqui eu não posso mostrar para vocês, porque eu tive esse problema na minha apresentação, mas nós temos poucas empresas com grande participação de mercado.

Quando a gente olha especificamente o projeto de lei, no art. 5º, ele repete, em parte, essa dicção que a gente tinha na Resolução 1, de 2015, da Antaq, que o Cade criticou. Inclusive, o TCU, no Acórdão do Processo 003.667, de 2018, confirmou a cautelar, que a preocupação do Cade era adequada, que realmente havia um problema concorrencial e que poderia haver esse desnível de custo entre empresas pequenas, que não teriam acesso a um custo tão mais baixo - a gente sabe que é um custo mais baixo; é menos custoso afretar essas embarcações estrangeiras do que usar embarcações domésticas.

Mas o projeto tem uma série de benefícios também. Quando a gente vai ver, ele flexibiliza, por exemplo, a possibilidade, no art. 19, de utilização para empresa estrangeira "em substituição de embarcação de tipo semelhante, própria ou afretada, em jumborização, conversão, modernização, docagem ou reparação, no País ou no exterior". Então, você começa a ter um pouco aí de concorrência também entre esse tipo de modalidade que antes você não poderia fazer em relação ao exterior. Assim, não se é contra o projeto, mas acredito que há questões a serem melhoradas, e são três pontos apenas que eu sublinharia para vocês.

No caso de afretamento, verifica-se que, a despeito da flexibilização, algumas restrições permanecem. Por exemplo, o afretamento só pode ocorrer nessas hipóteses previstas no PL, e algumas delas repetem esse tipo de flexibilização que protege empresas maiores, que protege empresas grandes e acaba aumentando a concentração no mercado.

Então, também há algumas restrições em relação à exigência mínima de profissionais e de nacionalidade. Obviamente, isso protege o emprego doméstico, mas também tem um custo, e alguém paga. Quando se protege a indústria nacional e algumas empresas nacionais, o consumidor acaba pagando um custo mais caro por isso.

No segmento de casco nu, verifica-se que a total liberalização ocorrerá apenas após alguns meses, e nós sugerimos avaliar essa necessidade de liberação por fases.

E, finalmente, cabe destacar que o art. 3º, inciso III, "j", determina que seria interessante a transparência de preços, e a transparência de preços é uma coisa interessante, boa para a sociedade, tem efeitos positivos, mas tem efeitos negativos também. Ela pode gerar maior conhecimento dos consumidores, mas também pode gerar incentivos à colusão de empresas. Então, por isso, o Cade entende que, se se der essa transparência de preços entre empresa e reguladora, ótimo, mas, se for uma transparência de preços mais ampla, deve-se ter cuidado com esses mecanismos para não gerar colusão entre as empresas.

Enfim, eram essas as minhas considerações.

Eu peço desculpas pelos problemas que tive com a minha apresentação, mas eu acho que o recado consegui passar por aqui. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradeço ao Sr. Ricardo Medeiros de Castro.

De pronto, passo a palavra ao Sr. Elber Justo, Presidente da MSC no Brasil.

**O SR. ELBER ALVES JUSTO** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde!

Vocês me ouvem? (*Pausa.*)

Está bom.

Primeiro, eu gostaria de saudar o Senador Nelsinho Trad, todos os Senadores presentes e os demais participantes da Mesa e de agradecer a oportunidade de poder expor importante proposta de apoio ao BR do Mar.

Hoje, eu tenho a felicidade de representar um grupo de armadores internacionais que estão presentes no Brasil há muitos anos, há muitas décadas, e que buscam melhorias no equilíbrio da matriz logística no nosso Brasil. Essas empresas são Cosco Shipping, Hapag-Lloyd, MSC, ONE, PIL, Yang Ming e ZIM Brasil, ou melhor - desculpa! -, ZIM Lines. Eu gostaria de ressaltar a importância que as cargas internacionais têm no modal de cabotagem, que são cargas internacionais que obrigatoriamente são transportadas no serviço de cabotagem, que são as cargas *feeders*, cargas de transbordo. Tentando

exemplificar um pouco, são as cargas que têm origem/destino em porto internacional e que, por algum momento, possam ser transportadas entre portos brasileiros.

Eu gostaria de ressaltar a importância do transporte marítimo junto com a infraestrutura portuária como um dos principais pilares e elos logísticos entre o setor produtivo e o comércio exterior.

Eu tenho uma apresentação. Eu não sei se o pessoal pode passar ou se sou eu que tenho que ter o controle. *(Pausa.)*

Vamos adiante!

Eu gostaria de explicar rapidamente o que é um serviço *feeder*, o que é uma carga *feeder*. Basicamente, é uma carga que vem de fora do Brasil com destino a um porto específico. Eu poderia dar o exemplo de portos que já estão preparados para receber esses navios maiores: Santos, Pecém ou Suape. Esses navios de linha descarregam a totalidade da carga nesses portos, e depois essa carga é distribuída entre outros portos brasileiros, portos de menor tamanho ou, eventualmente, até de menor volume de cargas.

Obrigado.

Pode passar para o próximo eslaide.

Então, esses portos - como exemplo, eu citei São Francisco do Sul, Ilhéus e Belém - passam a ser servidos por atendimento de navios de cabotagem que carregam as cargas *feeders*, as cargas de transbordo. Então, esses navios de cabotagem passam a atender os portos concentradores, distribuindo a carga para portos menores.

Então, a gente entende que é necessário aumentar a capacidade de transporte na costa para que seja possível aumentar a competitividade e a agilidade desses portos menores, através dos portos concentradores, para que os serviços *feeders* consigam atender em larga escala os portos com menor infraestrutura e menor possibilidade.

Pode passar, por favor, para o próximo eslaide.

Então, a gente acha que há quatro pontos importantes a serem esclarecidos. Com o crescimento do mercado mundial, embarcações de maior dimensão já têm chegado à costa brasileira, e a tendência é que eles continuarão chegando em escalas maiores. Então, é muito importante que o serviço *feeder* dentro da pauta do BR do Mar seja considerado e não somente a carga de cabotagem.

Tentando trazer alguns dados, segundo a Antaq, no ano passado, que foi um ano extremamente desafiador, em plena pandemia, o Brasil transportou ao redor de 7,2 milhões de TEUs, que é uma unidade equivalente a 20 pés, um pouco mais que o ano de 2019, mas 72% desse volume foram originados apenas de cinco portos. Então, existe uma concentração muito grande de desenvolvimento portuário em poucos portos numa costa, como foi dito agora há pouco aí, de 7,5 mil quilômetros.

O serviço *feeder*, sem dúvida, é uma solução logística. Então, as embarcações de grande porte não podem frequentar todos os portos. É economicamente inviável para uma empresa manter um *megaship*, um meganavio em toda a costa. É muito caro, muito oneroso e muito difícil fazer essas escalas em todos os portos. E, além disso, nem todos os portos estão dotados para receber essas embarcações. Pode-se destacar calado, geometria de carga de navegação, estrutura do cais ou até mesmo falta de equipamentos próprios para operação desses navios grandes.

O emprego de navios maiores já é uma realidade no mundo. Alguns tráfegos internacionais já fazem parte do nosso comércio exterior, como o Extremo Oriente, o norte da Europa e a América do Norte, já têm esses navios operando por lá. Então, o aumento da escala dos navios é uma evolução natural aqui, no Brasil. A gente precisa estar pronto para isso. É importante mencionar que, no Brasil, hoje, a gente trabalha com navios de 10 mil TEUs de capacidade, e no mundo já estão sendo produzidos navios de 25 mil TEUs. Então, com esse movimento, ocorre, naturalmente, uma indisponibilidade de navios maiores que 10 mil TEUs, que podem vir de escalas em portos nacionais.

Então, na verdade, o mercado global espera que o Brasil se posicione para poder acompanhar essa demanda. E se posicione de que forma? De investimento em infraestrutura, de que o Minfra já está se encarregando, e através de uma legislação adequada, e a gente entende que a BR do Mar é uma delas.

Então, a gente entende que o serviço *feeder* pode auxiliar, sim, a nossa economia, uma vez que a gente vai eleger portos concentradores para poder receber esses navios de grande porte, com os investimentos adequados, sem que toda a costa brasileira invista pesadamente em infraestrutura. Então, o serviço *feeder* hoje precisa ser oferecido ao longo da costa através das EBNs, de acordo com a legislação atual. As cargas *feeder* são assemelhadas à cargas de cabotagem. Então, têm o mesmo tratamento. Mas, para isso, o serviço *feeder* tem que ter um custo compatível com essa solução logística, porque essa pernada adicional, esse serviço complementar de distribuição ao longo da costa tem que ter o menor custo possível, uma vez que esse custo é parte integrante do frete marítimo internacional. A gente entende que o *feeder* é uma

grande opção de conectividade da logística nacional, uma vez que a gente pode conectar de forma ordenada os portos menores com as principais rotas de navios que vão escalar no Brasil nos próximos anos.

Pode passar o eslaide.

Esse último eslaide é só para deixar uma mensagem, tentando sintetizar esta minha apresentação, de que a gente gostaria de ver a BR do Mar aprovada, porque a gente entende que isso permitirá uma operação de mais empresas na cabotagem, reduzindo o custo de operação e resultando numa maior agilidade e competitividade.

Eu queria fazer um *link* com o que o Piloni falou, da vulnerabilidade do frete internacional. Eu entendo que a preocupação é bastante ligada à disponibilidade de navios e de contêineres em outras rotas, mas eu diria que ela não se limita a isso. É lógico que a preocupação é válida e temos que estar atentos a isso, mas, hoje, justamente pelo fato de a carga *feeder* ser entendida e tratada da mesma forma que uma carga de cabotagem, essa vulnerabilidade já existe, e, com a limitação de evolução de capacidade na nossa costa, essa vulnerabilidade só tende a aumentar. Então, hoje, a cabotagem já competir com a carga internacional a bordo dos navios existentes já é um grande risco a que se tem que atentar, e a gente realmente precisa prevenir que essa vulnerabilidade atrapalhe a cadeia produtiva no Brasil.

Era isso. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos ao Sr. Elber Justo.

De pronto, Sr. Fabio Vasconcellos, vice-presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval (Sinaval).

**O SR. FABIO RIBEIRO DE AZEVEDO VASCONCELLOS** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos! Me escutam? (*Pausa.*)

O.k.

Boa tarde a todos. Senador Nelsinho Trad, agradeço pela oportunidade de poder participar desta audiência pública sobre esse tema superimportante para o desenvolvimento logístico do Brasil.

Fiz uma apresentação, que eu gostaria que fosse colocada na tela, direcionada principalmente aos Senadores e ao público que está um pouco menos familiarizado com o assunto.

Quero me ater um pouco, nestes dez minutos que eu tenho, a falar da importância do adicional de frete, que está sendo afetado pelas emendas da Câmara, e chamar a atenção dos Srs. Senadores para a importância que o adicional de fretes tem para a navegação e a construção naval no Brasil.

O texto original da Câmara não previa nenhuma mudança no adicional de frete. No entanto, as emendas propostas pelos Srs. Deputados alteraram significativamente essa parte desse assunto.

Pode passar, por favor. O próximo eslaide.

Segundo a Antaq, as modalidades de navegação são: longo curso, cabotagem, interior, apoio marítimo e apoio portuário.

A BR do Mar. O objetivo principal da BR do Mar é o incentivo à navegação de cabotagem, e não interferir na arrecadação do fundo. O Fundo de Marinha Mercante e o adicional de frete são instrumentos fundamentais de geração de emprego e distribuição de renda, principalmente nas regiões mais pobres do Brasil. Então eu chamo a atenção dos Senadores, principalmente dos Estados do Norte e Nordeste, que serão diretamente afetados caso haja alteração nas alíquotas do adicional de frete e do ressarcimento para as empresas de cabotagem e de navegação interior. E isso vai provocar um sucateamento de uma indústria de construção naval de médio porte pujante no Brasil. E isso não constava no texto original.

Pode passar, por favor.

As alterações no fundo atingiriam em cheio a navegação interior, a navegação de apoio marítimo e a navegação de apoio portuário, além da própria navegação de cabotagem e da construção naval.

Os Estados principalmente atingidos. Eu peço a atenção especial dos Srs. Senadores dos Estados do Amazonas, Roraima, Pará, Amapá, Maranhão, Ceará, Bahia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, que serão diretamente afetados em seus empregos e na cadeia fornecedora da indústria de construção naval nacional.

Pode passar.

O texto original do Governo, como eu falei, não mexia na arrecadação do adicional de frete. As alterações na Câmara reduzem de 40% para 8% o ressarcimento das empresas de navegação interior. Muitas delas terão dificuldades de sobreviver, com desemprego e aumento de frete na região. Isso impacta, inclusive, do ponto de vista ambiental, na Região Amazônica, que é muito sensível. Hoje muito se fala nessa questão ambiental, por quê? Porque o adicional de frete é usado

para a renovação de toda a frota de casco duplo para o transporte de combustíveis na região. Desde que isso foi implantado, nenhum acidente com vazamento de combustível ocorreu na Região Amazônica. Então, a mudança nessa alíquota vai trazer uma consequência direta na capacidade de as empresas investirem nessa frota de transporte de combustíveis.

Além disso, as alterações da Câmara reduziram de 20% para 8% a arrecadação do adicional de frete para renovação da Marinha Mercante, que é um golpe duríssimo para as outras navegações, inclusive para a navegação de cabotagem e para a construção naval, principalmente nos Estados acima que têm, como eu digo, uma construção naval produtiva que construiu mais de 700 embarcações nos últimos anos e com recursos do Fundo da Marinha Mercante, cuja fonte é o adicional de frete.

As emendas, como eu falei, afetariam diretamente a construção naval e a navegação. Uma observação importante para aqueles que não estão familiarizados: o adicional de frete não é um recurso do orçamento da União, ele é um recurso arrecadado pela iniciativa privada para financiamento da navegação e da construção naval pela própria iniciativa privada. E os setores que recolhem, normalmente, são os mesmos setores que se utilizam do Fundo da Marinha Mercante.

Pode passar.

Para os senhores terem uma ideia, só na navegação interior, nos últimos anos, entre 2003 e 2020, foram construídas mais de 550 embarcações com 250 mil toneladas de aço compradas no Brasil, 5 mil toneladas de soldas nacionais, 800 mil litros de tintas nacionais, guinchos, conjuntos de tampas produzidas no Brasil, motores, grupos geradores, serviços locais, mais de 2 mil empregos diretos - que é consumo local na veia, geração de empregos -, 8 mil empregos indiretos com mais de 2,2 bilhões de recursos utilizados do Fundo da Marinha Mercante.

Próxima.

Fora isso que eu citei no eslaide anterior, nós temos toda a frota de apoio marítimo, toda a frota de apoio portuário - o que é muito importante para o desenvolvimento do Brasil, para a exploração do petróleo -, construídas em estaleiros nacionais. A frota de apoio portuário faz com que os portos brasileiros sejam menos ineficientes.

O potencial - concluindo -, para os próximos dez anos, com todas as ações do Governo, como a BR-163 sendo asfaltada e sendo concedida, a Ferrogrão sendo implantada, o Pedral do Lourenço e todas as outras iniciativas que o Governo vem tendo, nós vamos ter a construção de, no mínimo, quase 3 mil embarcações só para o agronegócio.

É claro que o apoio portuário e o apoio marítimo continuarão contratando com recursos do fundo e toda essa cadeia de navieças nacional seria diretamente atingida caso essas alíquotas sejam alteradas, caso o Fundo da Marinha Mercante, de alguma forma, seja afetado.

Dessa forma, eu quero chamar a atenção dos Srs. Senadores com relação a essas novidades que foram introduzidas na Câmara.

O Governo está com uma iniciativa chamada BR dos Rios. Então, a nossa proposta é que tudo que afete a navegação interior e lacustre seja deixado para se discutir na BR dos Rios - próximo eslaide, por favor -; que se mantenha o texto original no que tange a não afetar as alíquotas de arrecadação do adicional de frete; que nós possamos excluir...

Como o Diogo falou, nós tivemos, nos últimos anos, 700 embarcações construídas. A cabotagem não construiu um número significativo de embarcações, não porque os estaleiros são improdutivos, mas porque não houve demanda para isso. Houve demanda na navegação de cabotagem de combustível e os estaleiros responderam adequadamente. Por isso, nós estamos pedindo para excluir a cabotagem de derivados do texto da BR do Mar.

Há um trabalho do TCU que elenca uma série de fatores que são óbices para o desenvolvimento da cabotagem e, em nenhum momento, no trabalho do TCU, se coloca uma falha dos estaleiros em atender à demanda. Simplesmente, a demanda não existiu, porque há uma série de fatores prévios que devem ser atacados com políticas públicas, a questão da competitividade dos combustíveis, a infraestrutura portuária, muito antes de se chegar a essa questão de afretamento de embarcações estrangeiras a qualquer custo.

Então, nós somos contra a aprovação de qualquer flexibilização na importação ao afretamento estrangeiro de embarcações sem as salvaguardas da indústria local e as propostas, basicamente, não alteram significativamente o objetivo do Governo em incentivar a cabotagem de contêineres.

Então, é isso que eu queria colocar e eu fico à disposição para as discussões e para alguns esclarecimentos que possa haver ao final.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos a vossa participação.

De pronto, Sr. Sérgio Paulo de Aquino, Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias.

**O SR. SÉRGIO PAULO PERRUCCI DE AQUINO** (Para exposição de convidado.) - Senador Nelsinho Trad, muito obrigado pelo convite.

Na pessoa do senhor, eu agradeço a todos os Senadores que ratificaram, também, o requerimento.

Gostaria, só, de saber se eu já posso compartilhar aqui a minha participação. Se puder, por favor, liberar. *(Pausa.)*

O.k. Vamos procurar ser rápidos aqui, para mantermos e respeitarmos o nosso tempo.

Senador, falo em nome da Fenop, que é a Federação Nacional das Operações Portuárias, e, novamente, agradecemos a todos os Senadores, mas, em especial, ao senhor, que capitaneou o requerimento para esse evento.

A Fenop é a Federação que representa o setor empresarial de operações portuárias. É uma entidade fundada em 1994 e que atua representando o segmento empresarial que atua em terminais privados, em terminais arrendados, tanto dentro de portos quanto terminais fora de portos organizados, sempre lembrando que a operação portuária é feita exclusivamente pelo setor empresarial desde a Lei de Modernização dos Portos, de 1993. Então, o poder público hoje atua na administração dos portos.

Por que é que a Fenop, o setor privado, a iniciativa privada de operações portuárias está aqui falando do sistema de transporte aquaviário? De maneira simplista, porque, claramente, não há porto sem navio. Parece óbvio, mas é importante destacar isso. Uma beira de cais sem a possibilidade de competitividade e atração de navios, na verdade, se transforma num local de atração turística, como aconteceu, por exemplo, no Puerto Madero, em Buenos Aires.

A Fenop também tem a preocupação de valorizar e incentivar a operação portuária no Brasil como um todo, tanto a de longo curso como a de cabotagem. E a história da cabotagem brasileira mostra que nós tivemos flutuações ao longo de alguns anos; porém, nesses últimos dez anos, a cabotagem vem crescendo de maneira contínua e virtual a partir de 2010. Nesse período aqui, houve entrada de embarcações e, portanto, o sistema portuário tem sentido o crescimento da operação de cabotagem, que é extremamente importante.

Sobre a BR do Mar, a Fenop destaca, de pronto, que apoia o Projeto nº 4.199 e tem apenas alguns destaques para os quais solicita uma atenção dos Srs. Senadores. Primeiro, a importância da necessidade de constância para as operações portuárias. Conforme, inclusive, foi já destacado pelo Secretário Piloni, nós precisamos evitar a instabilidade de atendimento nesse transporte.

A atividade portuária exige investimentos de vulto, são investimentos que precisam de longo prazo de depreciação, de retorno e, portanto, o nível de investimento no porto não pode ficar suscetível a variações no fluxo de transporte. Dessa forma, a Fenop tem uma preocupação no sentido de que não estejamos tão suscetíveis somente a embarcações do exterior; e, portanto, a Fenop entende que deveria haver alguma regulação para que as empresas brasileiras de navegação também mantivessem investimentos no País, com embarcações com bandeira do País.

Outra questão que a Fenop destaca é a necessidade de equidade em relação à agência reguladora, a Antaq, que trata tanto do transporte, da navegação aquaviária, quanto do setor portuário. Quando a gente analisa as três agências reguladoras dos modais de transporte no País - a Anac, a ANTT e a Antaq -, percebe-se claramente que há um certo tratamento de inferioridade em relação à Antaq. Todas as demais agências contam com cinco diretores na sua diretoria, e a Antaq com apenas três. E, portanto, a Fenop não entende como é que o setor aquaviário, que responde por 95% do comércio exterior brasileiro, não está no mesmo nível de respeitabilidade e de atendimento na legislação em relação à composição de sua diretoria. A Fenop entende que é extremamente preocupante que esse setor, que representa 95%, dependa nas suas decisões de apenas dois votos, com uma diretoria de apenas três, como é atualmente. Portanto, a Fenop valoriza, manifesta apoio integral, inclusive, parabeniza o Governo pela iniciativa de encaminhar a medida provisória, equiparando a Antaq às demais agências.

Outro tema é a urgência do Reporto. O Reporto, é um instrumento que foi criado em 2004, extremamente importante para a modernização do sistema portuário, através de investimentos constantes. Os contratos de arrendamento que foram licitados ou renovados recentemente todos eles, nos seus EVTEAs, consideraram o Reporto; as ferrovias que tiveram concessões renovadas também.

O Reporto venceu em dezembro do ano passado. A Câmara dos Deputados, antes de vencer, havia prorrogado até 31 de dezembro. Porém, como ainda não houve essa votação, a Fenop propõe que o Reporto seja alterado no seu prazo, com validade entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023, de modo, Senador, que não tenhamos nenhum problema de exercício fiscal com alguns entendimentos do TCU.

Concluindo, Senador, posicionamentos: a Fenop apoia. A Fenop solicita atenção para a questão de navios de bandeira brasileira. A Fenop valoriza fortemente a equiparação da Antaq às demais agências. A Fenop solicita que o Reporto tenha

o seu prazo alterado para a vigência entre janeiro de 2022 e dezembro de 2023, para que os investimentos portuários e ferroviários possam ser garantidos, para que não haja nenhuma questão, inclusive, de reequilíbrio econômico nos contratos já firmados que consideram o Reporto.

A Fenop também sugere que se busquem soluções para os problemas de abastecimento de embarcações, os *bunkers*. Há problemas sérios nos serviços de abastecimento de embarcações no País, questões tributárias excessivas e regiões do País onde não há serviço de *bunker* disponibilizado. Entre Salvador e o Pará não há serviço de *bunker* em uma região absolutamente importante para a navegação brasileira.

A Fenop também sugere que futuramente nos debrucemos - sabemos que o Governo já está trabalhando no conceito do BR dos Rios - e a Fenop já está à disposição para ajudar, porque é extremamente importante que a navegabilidade de interior, o BR dos Rios, também seja contemplado.

Senador, esses são os posicionamentos da Fenop. Estamos aqui cumprindo o nosso tempo e permanecendo à disposição para diálogos.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado, Sr. Sérgio Paulo.

Vamos ouvir agora a Sra. Lilian Schaefer, Vice-Presidente Executiva da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo.

**A SRA. LILIAN SCHAEFER** - Boa tarde a todos... (*Falha no áudio.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - O som não está muito bom, está falhando.

**A SRA. LILIAN SCHAEFER** - ... representante da Confederação Nacional do Transporte. (*Pausa.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Isso. Vamos ver se melhora agora. Pode abrir o microfone.

**A SRA. LILIAN SCHAEFER** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos, novamente! Espero que tenha sido resolvido o problema do som. Agradeço-lhe a oportunidade, Senador Nelsinho Trad, aos demais Parlamentares hoje presentes. Saúdo os representantes do Governo Federal, especialmente o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni; bem como o Diretor de Navegação e Hidrovias do Ministério da Infraestrutura, Dino Antunes Batista. E, em nome da Confederação Nacional do Transporte, saúdo também o Diretor de Portos e Costas da Marinha do Brasil, o Almirante Alexandre Cursino de Oliveira, e o Diretor-Geral da Antaq, Dr. Eduardo Nery.

Muito obrigada pela oportunidade dessa fala hoje num tema tão importante para toda a navegação brasileira.

Eu gostaria de compartilhar uma breve apresentação para melhor contextualizar as ponderações e propostas da CNT sobre o PL 4.199, objetivando o aperfeiçoamento do texto legal, que nos trouxe, então, o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem.

O eslaide seguinte, por favor.

Temos aqui algumas premissas da CNT no tocante ao PL 4.199. A primeira delas e a mais relevante é que esse programa, todo o PL foi concebido e endereçado à navegação de cabotagem para atender às demandas específicas desse modal de transporte. O PL foi realmente resultado de muito estudo e discussão com os diversos setores impactados pelas alterações legislativas propostas pelo Ministério da Infraestrutura, que, com o programa, pretende proporcionar o aumento da oferta e o fortalecimento da frota de embarcações de cabotagem brasileira.

Temos de destacar a seriedade e o compromisso do Ministério da Infraestrutura ao buscar, através do Programa BR do Mar, o incentivo à concorrência, a competitividade para a navegação de cabotagem, prestigiando a qualificação dos marítimos nacionais, estimulando também o desenvolvimento da indústria naval. Nesse particular, é importante que se diga o cuidado do Secretário Piloni, do Diretor Dino, e de toda a equipe do Ministério da Infraestrutura, sempre atentos e sempre muito receptivos às preocupações e contribuições dos demais setores, dando voz a quem trata da navegação e vivencia toda a legislação aplicada a ela.

Há que se dizer que esse texto do PL 4.199 mereceu o aprimoramento da Câmara dos Deputados, com importantes avanços para emprestar maior segurança jurídica, haja vista os novos regramentos de estímulo à navegação de cabotagem. E também, nesse particular, é importante que se diga que houve a necessária segurança para que não impactassem determinadas regras aplicáveis exclusivamente ao Programa BR do Mar.

No entanto, a partir da Câmara, nós vislumbramos, a CNT vislumbrou a possibilidade de outros aperfeiçoamentos no PL 4.199, agora em tramitação no Senado Federal, valendo lembrar que haverá significativas alterações na Lei 9.432, que

é o marco regulatório da navegação brasileira, assim como na Lei 10.893, a Lei do Fundo da Marinha Mercante, que proporcionaram o desenvolvimento da frota de embarcações de bandeira brasileira em todos os tipos de navegação. Ambas as leis realizaram o exercício da política pública setorial de sucesso, atendendo a toda a indústria naval nacional, entendida como construção e navegação. Foi esse arcabouço regulatório que atendeu aos anseios dos investidores, gerando milhares de empregos na construção naval e na navegação brasileiras, fortalecendo as EBNs (Empresas Brasileiras de Navegação) e proporcionando muitas economias de divisa.

A navegação de apoio marítimo brasileira, por exemplo, responsável pelo suporte, pelas unidades de exploração e produção de óleo e gás no mar, construiu, em menos de 20 anos, mais de 200 embarcações de excelência operacional e técnica e tecnologicamente adequadas à demanda da indústria de óleo e gás, utilizando cerca de US\$10 bilhões de recursos do Fundo da Marinha Mercante, tornando a bandeira brasileira robusta e competitiva justamente a partir do marco regulatório da Lei 9.432 e das regras de utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Então, no diapasão de aprimoramento do regramento proposto agora no PL 4.199, em consonância com os debates realizados com o MInfra, com os principais *stakeholders* dos setores, entendemos que a otimização dos recursos do fundo merece um olhar mais atento dos Exmos. Parlamentares.

Eu vou detalhar, a seguir, algumas das propostas da CNT no tocante à Lei 10.893, mas cabe ressaltar aqui, neste momento, a importância da manutenção das alíquotas do AFRMM nos patamares atualmente praticados e da renovação da não incidência do AFRMM para as Regiões Norte e Nordeste, destacando a relevância do AFRMM como mola propulsora e abastecedora dos recursos do Fundo da Marinha Mercante com resultados realmente expressivos, promovendo o desenvolvimento da Região Norte do País, como bem salientou a fala do representante do Sinaval, o Fabio Vasconcellos.

No tocante à navegação interior, também trago a fala, evoco a fala do Fabio Vasconcellos e também a recente fala do Sérgio, da Fenop. A navegação interior tem uma proposta; a BR dos Rios está em fase de estudos pelo MInfra com o setor. Então, é importante que essa premissa seja observada pelos Srs. Parlamentares na apreciação agora do PL 4.199.

Então, passo ao próximo eslaide, por favor.

Gostaria de destacar as propostas objetivas de alteração no texto do projeto de lei, para que se incluam, na lei, mecanismos permitindo aos agentes financeiros alongarem os prazos de carência e amortização dos financiamentos contratados com os recursos do Fundo da Marinha Mercante. Hoje nós temos as empresas brasileiras de navegação muito pressionadas em razão da epidemia da covid-19, com custos extraordinários da ordem de 30% para operarem durante a pandemia. Isso faz com que os contratos operacionais tenham menor receita para que sejam realizados os pagamentos dos financiamentos. Então, esse alongamento dos prazos de amortização e carência é algo que vem sendo trabalhado com o BNDES, o principal banco de fomento da indústria naval, da construção e navegação brasileira. E é muito bem-vindo neste momento (*Falha no áudio.*)

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Senhora Lilian, nos escuta?

Parece que travou a sua conexão.

Vamos passar para o próximo e, quando ela restabelecer, a gente - caiu mesmo - dá mais um tempo para ela.

Voltou?

Não.

Sr. Alexandre Cursino de Oliveira, Vice-Almirante Diretor de Portos e Costas da Marinha.

**O SR. ALEXANDRE CURSINO DE OLIVEIRA** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde, Senador Nelson Trad.

Em nome do Almirante de Esquadra Garnier, a nossa Marinha se sente muito honrada e agradece a disponibilidade de estarmos aqui neste fórum.

A Marinha do Brasil, como autoridade marítima brasileira, tem as suas incumbências atreladas a segurança de navegação e formação dos nossos aquaviários.

Então, eu também gostaria de saudar os componentes do fórum, o Secretário Diogo Piloni, representando o Ministro Tarcísio; o Sr. Eduardo Nery, Diretor-Geral da Antaq; e todas as senhoras e os senhores da comunidade marítima e portuária que nos assistem.

Inicialmente, ressalto a importância deste tipo de projeto para o aproveitamento do potencial que existe na nossa Amazônia Azul, que existe voltado para a economia azul. Nesse sentido, a importância do posicionamento da autoridade marítima brasileira em direção ao objetivo de formação e capacitação dos marítimos, previsto como um dos pilares do projeto, bem como a sua diretriz voltada para a soberania nacional.

Então, eu gostaria de também destacar alguns pontos por parte da nossa perspectiva, que é a importância dos recursos que são envolvidos no AFRMM, Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante, para o Fundo de Desenvolvimento do Ensino do Profissional Marítimo como um dos seus principais componentes financeiros.

Uma questão estratégica, sob o ponto de vista do nosso entendimento para o nosso País, é a segurança energética, que está envolvida na navegação e na cabotagem, no petróleo e em seus derivados. Isso é fundamental para que a gente mantenha a nossa soberania e a nossa capacidade logística pujante.

Outro aspecto que nós gostaríamos de ressaltar, com muita ênfase, é a contribuição que os nossos marítimos promovem para o nosso poder marítimo. Esse é o nosso pilar principal, é o nosso pessoal, é a nossa gente. E também a questão da participação desses marítimos na segurança da navegação, porque nós podemos atestar a qualidade com que eles são formados, o que a gente também consegue comprovar em eventos como a recente avaliação do navio mercante Stellar Banner, um acidente que houve na Região Norte do País com o navio mercante MV Haidar, em que não havia marítimos brasileiros a bordo. Então, isso nos traz segurança e confiança para a operação nas águas jurisdicionais brasileiras.

Outro aspecto também é que nós tenhamos a capacidade de inspecionar os navios que operem em águas jurisdicionais brasileiras, em consonância com as convenções internacionais, principalmente a Solas, que fala sobre a salvaguarda da vida humana no mar, e a Marpol, que fala sobre a preservação, sobre a poluição hídrica, evitar que a poluição hídrica aconteça em áreas jurisdicionais brasileiras.

No que tange ao aspecto das empresas brasileiras de navegação e à indústria naval, a nossa Marinha vê esses dois setores como estratégicos para a questão da mobilização nacional e para o engrandecimento do poder marítimo.

No que tange também às condições de efetuarmos seguros que possibilitem que os navios, caso estejam envolvidos no acidente, possam responder em todas as esferas da Justiça, é um ponto fulcral no sentido de que nós preservemos também essa operação de maneira sustentável e segura nas áreas jurisdicionais brasileiras.

Conforme o Sr. Sérgio Aquino já mencionou, há essencialidade e complementariedade desse binômio navio/porto para o País, para as operações, para a logística do Brasil. E cabe aqui um comentário. Foi através desse binômio que houve a sustentabilidade logística do País no período de pandemia. Nós tivemos acréscimo de operações marítimas e portuárias em torno de 5%, e foi esse setor, foram os nossos marítimos que conseguiram manter o País na sua capacidade, tanto de exportar nossos produtos, muito baseado nas nossas *commodities*, mas também dos insumos que eram necessários para que a gente pudesse manter a nossa economia ativa.

E é interessante que exemplos recentes reforcem a importância desse projeto de cabotagem, a BR do Mar, a exemplo do que foi o transporte de material escolar pelos Correios, através de um navio, ainda neste ano de 2021.

Então essa questão da Marinha Mercante Nacional é uma questão estratégica. Eu aproveito para mencionar também as palavras do ex-Comandante da Marinha, o Almirante Yves: "Tão importante quanto nós termos um projeto como o do submarino nuclear é também termos uma Marinha Mercante pujante, forte, para poder sustentar o nosso País".

Talvez pudéssemos refletir sobre como é importante nós termos, de pronto, essa Marinha Mercante, com os seus marítimos capacitados, operando de maneira segura em nossas águas, como foi o caso do navio mercante Ever Given, não só pelo aspecto da segurança da interdição do Canal de Suez, mas pelo impacto que houve na interdição daquele trecho marítimo para toda a economia mundial: o quanto é importante nós termos essa capacidade, não só material, através dos nossos navios, mas também, principalmente, dos nossos marítimos, a capacidade de poder guarnecer eventualmente e ativar nossas capacidades de mobilização.

Então, dito isso, eu acredito que esse projeto é um projeto extremamente importante para o desenvolvimento da mentalidade marítima brasileira, para a abertura de eventuais negócios, para o desenvolvimento da economia do País. Se nós voltarmos àqueles comentários iniciais do objetivo, de um dos objetivos do projeto e de uma das diretrizes do projeto, eu aqui ressalto a capacitação e formação dos nossos marítimos e a segurança nacional, mais especificamente a segurança energética do País, a segurança da navegação do País e a segurança nacional. Em que pese a sua capacidade de mobilização, a gente teria um equilíbrio para que o projeto pudesse atender também as vertentes que preocupam e que sempre recebem muita atenção da Autoridade Marítima Nacional.

Então, com isso, Senado Nelson, eu agradeço mais uma vez a oportunidade, em nome do Almirante Garnier. Estamos prontos aqui para eventuais perguntas e questionamentos.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado ao Sr. Alexandre Cursino de Oliveira, Vice-Almirante e Diretor de Portos e Costas da Marinha.

Vamos voltar com a Sra. Lílian, porque ela ainda tem um tempo a haver para concluir a apresentação.

**A SRA. LILIAN SCHAEFER** (Para exposição de convidado.) - Obrigada, Senador.

Peço desculpas pela intercorrência, a internet é intermitente, mas vou concluir, passando então a falar da segunda proposta da CNT, de aprimoramento, neste momento, do PL 4.199, para permitir o financiamento para embarcações, manutenção de embarcações, preventiva, inclusive, com recursos do Fundo da Marinha Mercante, a exemplo do que o texto já traz para a utilização dos recursos das contas vinculadas do Fundo da Marinha Mercante na navegação de cabotagem e na navegação de interior. Então, esse é um aperfeiçoamento no texto, trazendo uma otimização na utilização dos recursos do Fundo da Marinha Mercante.

Então, a CNT também tem um terceiro ponto muito importante, já foi mencionado anteriormente. Trata-se da prorrogação do reporto, assunto que vem sendo tratado aí também pela Fenop. É necessário que haja essa prorrogação para que se preserve a estrutura logística e portuária adequada para o desenvolvimento da matriz de transporte nacional. Isso incentivará novos investimentos na modernização e ampliação da estrutura portuária.

E, finalmente, Excelência, o que se pretende, pretende a CNT, através de alterações no texto do PL 4.199, podemos falar um pouco de tripulação, adotando-se a obrigatoriedade de um terço de tripulação brasileira no texto do PL, em harmonia com o disposto na RN 42, do Conselho Nacional de Imigração. Isso vem em linha com a redução de custos operacionais e com a competitividade da bandeira de cabotagem que se espera através do programa BR do Mar.

Então, essas eram as ponderações da CNT, agradecendo novamente pela oportunidade e me desculpando pela intercorrência da interrupção na minha fala.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradecemos à Sra. Lílian.

De pronto, o Sr. Eberaldo de Almeida Neto, Presidente do IBP, Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás, que está acompanhado pelo Sr. Pedro Alem Filho.

**O SR. EBERALDO DE ALMEIDA NETO** (Para exposição de convidado.) - Eu pediria de antemão que a apresentação fosse colocada pelo Pedro, que fosse liberada.

Boa tarde, Senador Nelsinho Trad, Vice-Almirante Cursino, Diretor Eduardo Nery, Secretário Piloni e demais autoridades e colegas de debate.

O IBP é uma instituição que faz 64 anos e atuação sempre com foco naquilo que interessa à sociedade brasileira. Então, a gente não faz o advogue-se de empresa, a gente faz o advogue-se do setor como um todo e sempre em vistas de gerar mais investimentos, de gerar mais empregos, de gerar e pagar mais tributos para a sociedade brasileira como um todo.

Pois bem, é nessa questão que a gente queria contextualizar a importância, já que, na nossa visão, a gente sempre fala em eficiência e competitividade. Então, o que nós entendemos é que a sociedade brasileira recebe das várias cadeias que existem nos vários setores da economia quando os setores trabalham em prol da eficiência e da competitividade.

O setor de óleo e gás - a apresentação acabou saindo - teve a quebra de monopólio no século passado, no final dos anos 90, e principalmente na parte de exploração e produção já há uma competição mais aberta com a empresa nacional, que é a Petrobras, fazendo parcerias ou competindo com as demais empresas internacionais. Isso proporcionou... A gente pode...

Você consegue colocar no modo de apresentação? Não? Então, volta para o outro modo, que estava num tamanho um pouco maior. Teria que alterar aí. Deixa assim.

O que a gente pode ver... Volte para o anterior, por favor. Isso.

Nesse primeiro eslaide, na parte direita, a gente mostra a relevância do Brasil no mercado produtor de petróleo. O Brasil ocupa a décima posição e com vistas a galgar posições nesse *ranking*, ocupado pelos Estados Unidos na primeira posição; a Arábia Saudita, a segunda. Então, a gente mostra aí a relevância do Brasil e mostra, no lado esquerdo, nessa curva, um crescente aumento da produção ao longo dos anos. Então, a gente vai chegar mais à frente e mostrar a importância do transporte marítimo para a movimentação de fluidos, seja o fluido de petróleo cru, sejam os combustíveis, os derivados.

Vai para o próximo, por favor.

Nesse aqui, a gente fala um pouco de futuro. Essa figura da esquerda mostra a produção até o momento e, nessa curva verde - quer dizer, o ambiente de negócio se mantendo como está ou melhorando -, a gente prevê investimentos vultosos na média de US\$19 bilhões no setor de E&P nos próximos dez anos e que vão levar essa curva de produção, no ano de 2030, superior a 5 milhões de barris por dia no Brasil.

Obviamente que isso aí demanda toda uma eficiência - porque a gente sabe que são dezenas de viagens por dia, centenas de viagens, às vezes, por dia - e toda a questão da desburocratização nas operações logísticas. A previsibilidade é muito importante, clareza regulatória e segurança jurídica. Um ponto importante é que a gente trabalha numa indústria em que

na produção e na distribuição trabalha-se 24 por 7. Então, a interrupção do fluxo provoca um lucro cessante bastante significativo no setor.

Então, todo esse concatenamento das atividades - e a logística é uma atividade central - impacta a economicidade dos projetos.

Vamos para o próximo, por favor. A gente mostra aqui nessas duas curvas, tanto para o diesel quanto para a gasolina, que já houve uma retomada na demanda. A demanda está numa tendência de retomada, de voltar. A gente vê na gasolina um pouco menos, porque o ciclo tem a competição do próprio etanol e aí tem uma dinâmica um pouco diferente, mas, no diesel aqui, no ciclo diesel, a gente vê que já tem uma retomada.

Vamos para a próxima.

Esse ponto é muito importante, porque, com a abertura do mercado de *downstream*, com a venda das refinarias da Petrobras depois do Termo de Cessação de Conduta assinado com o Cade, a gente vai ter *players* distintos no Brasil atuando, e a competitividade desses *players*, para eles poderem alocar outros mercados, vai estar muito centrada na logística, no curso logístico. Então, investimentos em dutos, investimentos em portos, investimentos numa eficiência da logística de cabotagem vão ser muito importantes para esses *players*. Então, essa questão do BR do Mar vem ao encontro deste momento que a gente vive na indústria de óleo e gás, não só no *downstream*, que eu falei na abertura, com a venda das refinarias, como no *upstream*, com grandes investimentos, com aumento de volume. E a gente vive uma janela de oportunidades muito importante no setor porque a gente vê que a questão da transição energética é central, é inexorável e, daqui a 30 anos, 20 anos ou 25 anos, o valor do petróleo na economia vai ser diferente do valor que tem hoje. Então, a gente tem uma janela de oportunidade para monetizar essas reservas, as reservas existentes e outras que nós temos ainda não em forma de reserva, mas de possibilidade de se transformar em reserva, para que se monetize em prol da economia brasileira, da sociedade brasileira.

Vamos para o próximo.

Essa curva na esquerda mostra o crescimento da produção, que eu já havia mostrado anteriormente. Agora, um ponto importante é que essa produção cresce significativamente no mar e cresce muito distante da costa, a 300km da costa, na província do pré-sal, que hoje já é mais de 72% da produção nacional. Então, a questão da logística é fundamental.

Essas unidades, esses FPSOs, que são unidades flutuantes, navios enormes, que ficam a 300km da costa, produzindo petróleo, fazem o descarregamento *offloading* para navios *shuttles*. E, por conta do ambiente, por, às vezes, nós pegarmos ondas de cinco metros de altura significativa, correntes fortes, os navios que vão trabalhar ali, já que o risco de choque entre navios existe, e a gente tem que trabalhar com a segurança máxima, esses navios que fazem o que a gente chama de descarregamento *offloading* do sistema de produção são navios de posicionamento dinâmico, são navios que têm seus *thrusters* para que eles fiquem estabilizados, georreferenciados por satélites, por sinais de satélites e alguns outros sistemas, *backup* com o próprio navio de produção, para que haja segurança nesse transporte. Muitas vezes, o navio de produção FPSO faz *offloading* a cada dois, três dias, dependendo do nível de produção. Então, é muito importante, porque, se ele não faz o *offloading*, ele tem que parar a produção e aí é lucro cessante. Então, essa questão é uma questão central.

E, depois, quando esse navio DP, de posicionamento dinâmico, vai para algum lugar descarregar ou faz ship-to-ship, manda para um navio de longo curso para exportação, ou ele vai num terminal, ou ele vai no próprio navio para fazer uma cabotagem, já que o navio DP é um navio com uma taxa bastante alta e a gente o usa só para fazer o *offload* propriamente dito por conta da questão da segurança que está envolvida aí.

Próximo.

Aqui, a gente mostra a questão desses navios no mundo - é um número relativamente pequeno -, e a gente mostra a concentração bastante grande no Brasil. Por que está concentrado no Brasil? Porque a produção brasileira, notadamente no mar, é, notadamente, muito longe da costa, onde as condições meteoceanográficas são bastante críticas e há toda essa questão da frequência ser muito alta, e a gente não pode cochilar numa questão tão crítica quanto essa. Então, a gente usa navios bastante robustos no que diz respeito ao posicionamento deles durante todo o processo de *offload*.

Vamos para o próximo?

Aqui - depois, eu peço ao Pedro para continuar, para a gente ficar dentro do tempo -, aqui, a gente mostra por que é tão importante o BR do Mar para a indústria de óleo e gás no Brasil.

Petróleos e derivados, hoje, em termos de volume, de toneladas transportadas, representam 75,4% do total. Então, isso, por si só, já mostra a importância da questão da logística e do BR do Mar para o setor de óleo e gás no Brasil.

Pedro, por favor.

**O SR. PEDRO ALEM FILHO** (Para exposição de convidado.) - Muito obrigado, Presidente.

Boa tarde a todos!

Só dando continuidade, então, para complementar, hoje, o transporte desse alívio dos navios-plataforma, dos FPSOs, é feito por esses navios de posicionamento dinâmico, que são contratados numa forma contratual de licenças ainda um tanto precárias, dependendo muito, ainda, dos limites, das tonelagens das EBNs disponíveis para contratação, e, com o crescimento expressivo que teremos nessa produção, há o risco de esses contratos estourarem capacidade e nós termos problemas até de abastecimento. Por isso, então, a gente enxerga o BR do Mar como um instrumento extremamente benéfico para esse mercado. Vai trazer maior robustez e maior segurança jurídica a todo esse mercado. Então, hoje está regulado pela Lei nº 9.432, art. 7º, e pela Resolução Normativa nº 1, de 2015, da Antaq, que permitem, no atual volume, essa operação, mas em bases relativamente frágeis, com o risco de alguma instabilidade.

O BR do Mar vem a promover um incremento da oferta e da qualidade do transporte de cabotagem no País, o aumento da competitividade das empresas brasileiras de navegação, a redução de custo logístico e os estímulos diretos e indiretos ao desenvolvimento da indústria naval nacional. Isso aqui são objetivos gerais do próprio programa BR do Mar.

Então, essas características são fundamentais para suprir o crescimento projetado à movimentação dos volumes transportados de petróleo e derivados. Isso vai trazer o aumento da competição, garantir uma regularidade, estabilidade e previsibilidade de preços, bem como a própria garantia e previsibilidade em relação ao crescimento de volumes a serem transportados, especialmente aqui, do óleo produzido na província do pré-sal. Então, como eu comentei, ele confere maior robustez e segurança jurídica ao modelo de negócios, estimula o uso da via marítima e de outras vias navegáveis no interior para transporte de cargas, contribui para minimizar o risco de abastecimento, garante a formação e capacitação de profissionais marítimos e possui esses modelos contratuais mais robustos, permitindo a composição e a conformação de novas EBNs especializadas nessa operação do alívio dos navios-plataformas do pré-sal.

E por fim, então, o BR do Mar é estratégico para o setor, para garantir a segurança operacional do escoamento de produção, viabilizar a constituição de novas EBNs para o transporte de longo curso e a distribuição de derivados no País; pode favorecer o crescimento da frota de navios de bandeira brasileira, bem como a tripulação brasileira; contribui para a garantia do abastecimento de derivados e biocombustíveis; promove o aumento da arrecadação e da geração de emprego e renda; e pode alavancar a utilização dos terminais portuários e estaleiros locais para a manutenção de outros serviços.

Esse é o arcabouço do BR do Mar, de extrema importância para o setor, que representa 75% da tonelagem transportada na cabotagem brasileira. Então, o setor, representando três quartos do que é movimentado, enxerga o ganho de produtividade, a maior robustez e segurança jurídica que o BR do Mar traz, garantindo, assim, o escoamento da produção e o abastecimento nacional.

Eu encerro por aqui, devolvendo a palavra ao Presidente Eberaldo, para finalizar em nome do IBP. Muito obrigado, Excelência, Relator Nelsinho Trad. *(Pausa.)*

Presidente, está sem som.

**O SR. EBERALDO DE ALMEIDA NETO** (Para exposição de convidado.) - Oi, abriu aqui agora.

Quero só agradecer. Agradecer, e a gente se coloca à disposição para qualquer esclarecimento que for necessário. Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado.

De pronto, Sr. Luís Fernando Resano, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem.

**O SR. LUÍS FERNANDO RESANO** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde, Senador Nelsinho Trad. Eu cumprimento a todos rapidamente, porque dez minutos é muito pouco tempo para se falar sobre cabotagem.

Primeiramente, eu acho que agora vem falar aqui quem faz cabotagem. Represento empresas brasileiras de navegação que operam na navegação de cabotagem; portanto, os que serão diretamente afetados por alteração do marco regulatório.

O PL 4.199, que contém o programa BR do Mar, e ele não é o programa BR do Mar, ele contém o programa BR do Mar, traz uma série de oportunidades para a cabotagem. E uma delas é a visibilidade da cabotagem, porque até então, como dito pelo Secretário Piloni, falava-se, muitos estudos foram feitos, e nada foi concretizado. E o Governo, este Governo decidiu colocar alguma coisa na mesa.

A cabotagem, que sempre foi aberta. Por isso, quando eu escuto falar aqui "a cabotagem fechada", não, a cabotagem sempre foi aberta. Nunca houve restrição a empresas entrarem aqui no Brasil, mesmo com capital estrangeiro. Era possível se estabelecerem aqui e operarem com um navio brasileiro, navio de bandeira brasileira. Portanto, nunca houve essa restrição.

Operamos num ambiente de concorrência. É errado falar que não há concorrência na cabotagem, há, sim, concorrência, ainda que o mercado seja pequeno porque, como todos mostram aí, são 6%, são 11% com o petróleo. É pequeno o mercado. Sendo um setor de investimentos... E aí, meu Senador, está a palavra-chave no nosso discurso: nós não podemos abrir mão de investimentos no País.

Esse PL é o meu ponto, só vou tocar num ponto. O projeto de lei, ao permitir que sejam constituídas empresas brasileiras de navegação sem frota, sem investimento, traz vulnerabilidade para o setor, traz irregularidades para o usuário, que estará sujeito à volatilidade do mercado internacional. Hoje, um navio que, em dezembro, custava US\$20 mil a diária está custando US\$50 mil. Isso será repassado para o usuário se ocorrer apenas com navios afretados a casco nu ou afretados a tempo. Por isso nós precisamos ter navios fixados aqui no País, navios adquiridos por empresas brasileiras que poderão multiplicar sua frota através de afretamentos a casco nu e afretamentos a tempo, conforme prevê a legislação, mas tem que ser baseado na frota.

E o pior, Senador, é que hoje nós temos uma frota com idade média de 12 anos, 12 anos Senador. É uma frota jovem, considerando a frota mundial. Se nós permitirmos que possam ser trazidos navios afretados, a casco nu ainda, ninguém trará mais navios novos, todos trarão navios já mais velhos, porque sairão dos tráfegos internacionais para vir atender o tráfego brasileiro. Então, isso tem que ser evitado, isso tem que ser combatido, isso tem que ser regulamentado porque, senão, nós vamos permitir uma concorrência desigual. Senador, quem comprou um navio e pagou US\$30 milhões, que chegou em 2019, em 2016 - e nós temos casos assim... Pagou US\$30 milhões por um navio. Amanhã, quando entrar em vigor a lei que vai ser resultado do Projeto de Lei 4.199, uma outra empresa, constituída agora, poderá trazer um navio para operar em igualdade de concorrência, Senador? Isso não é igualdade, isso é diferença na concorrência, desigualdade de concorrência. Então, essa regra quebra, Senador, a espinha dorsal da Lei 9.432, que era baseada no quê? As empresas brasileiras de navegação tinham investimentos no País, tinham frota própria. Elas podem multiplicar a sua frota através do afretamento a casco nu e, na indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira, podem afretar a embarcação estrangeira. Este é que tem que ser o conceito: embarcação brasileira tem que ser a preferência para o transporte de cabotagem. Na ausência de navios de bandeira brasileira, pode-se afretar embarcação estrangeira. Isso é muito importante que seja colocado.

Além disso, a cabotagem atende o mercado, mas precisa de volume. Por quê? O volume, Senador, é que vai dar a maior frequência a maiores navios, navios que são otimizados. Então, se nós temos uma quantidade de contêineres, especialmente contêineres, quanto mais contêineres há, mais navios haverá durante aquela semana. Isso é importante de se entender.

Então, não podemos sair fatiando o mercado, não, porque fatiar o mercado é danoso, nós vamos acabar com as poucas empresas que existem e transformar tudo em nada. Isso é muito ruim.

Além disso, não posso deixar de mencionar que existem várias cabotagens, e a cabotagem de granéis depende de investimento, de novos projetos. Sem novos projetos, não há transporte de granéis líquidos. O petróleo cresceu porque houve aumento da produção de petróleo. Então, houve o incremento do mercado.

Agora, quando há um projeto, como aconteceu lá em Pecém, em que surgiu a necessidade de levar minério para Pecém, apareceram empresas de navegação para atender o mercado. Aí, daí a pouco, há um crescimento do mercado naquele modal, enquanto o crescimento da cabotagem do contêiner, como apresentado pelo Dr. Sérgio Aquino, é linear ao longo dos anos e sempre crescente, mesmo na pandemia. Foram as empresas brasileiras de navegação que mantiveram o transporte, mesmo com o custo sanitário, como vou chamar, porque nós tivemos que fazer quarentena e outras coisas para os nossos tripulantes. Mesmo assim...

Então, Senador, eu queria, só para finalizar aqui a minha fala... É lógico que eu teria outros tantos pontos para comentar sobre o projeto de lei, mas eu queria focar este ponto: se nós estamos apresentando um projeto de lei para eliminar o investimento no País, isso é grave. Nós temos que pensar. Nós não podemos... O Brasil, pelas dimensões que tem, não pode ser um país sem frota própria, precisa ter frota própria! É assim na cabotagem nos grandes países, que são sérios.

E, se nós estamos querendo aumentar o transporte na cabotagem, nós precisamos ter, como dito pelo Dr. Sérgio Aquino, os portos capacitados, equipados, para atender essa demanda, porque não adianta um navio de cabotagem chegar ao porto e ficar, por uma semana, esperando no cais. Precisa haver terminal, precisa haver equipamento, precisa operar com alto nível de eficiência.

E o mais importante, Senador, é que o projeto de lei não pode decepcionar a sociedade, os usuários da cabotagem, porque foi prometido para eles que ia ser reduzido o custo da cabotagem. E onde está a redução do custo da cabotagem? Ainda não a vimos.

Precisamos estar atentos a isto: a cabotagem tem que ter um menor custo. Não dá para continuar. E navios... A cabotagem, eu insisto, é preferencial de navio de bandeira brasileira. O navio estrangeiro só pode operar aqui na excepcionalidade. É

excepcionalidade, é esse o conceito que nós devemos ter. Não podemos abrir mão desse conceito. Senador, eu acho que eu estou quase estourando o meu tempo. Eu queria agradecer ao senhor pela oportunidade de estar aqui falando. Eu sou muito eloquente e muito enfático naquilo que falo, porque acredito no que falo, porque estou aqui no dia a dia com as empresas que fazem cabotagem. Fazemos cabotagem.

Muito obrigado.

Eu estou aqui à disposição do senhor, de toda a sua equipe e de todos os Senadores para os esclarecimentos que forem necessários.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado ao Diretor Executivo da Abac.

Com a palavra Luís Henrique Teixeira Baldez.

**O SR. LUÍS HENRIQUE TEIXEIRA BALDEZ** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos!

Obrigado, Senador, pela oportunidade.

Nós representamos os usuários, os embarcadores, os donos da carga. A Anut representa um volume de movimentação de carga, no Brasil, de algo em torno de 400 milhões de toneladas por ano; representa 67% de toda a carga siderúrgica e 70% de cimento e argamassa; representa ainda a área de açúcar, álcool e bioenergia, química, madeira, papel e celulose, ou seja, são cargas de volumes muito elevados.

A pergunta é: quanto vocês movimentam por cabotagem? Eu diria que é marginal. Há uma situação muito parecida aqui com as ferrovias, em que 80% da carga são de minério de ferro. Aqui, 75% da carga, como foi dito aqui, são da área de petróleo e gás. Portanto, a capacidade que sobra, entre aspas, para a carta geral, por exemplo, é muito pequena.

E, aí, nós temos o seguinte fenômeno: nós não temos oferta porque não temos demanda ou não temos demanda porque não temos oferta? Infraestrutura tem que vir na frente da demanda. Evidentemente, ninguém vai comprar navio, no caso da cabotagem, que não tenha demanda. Ele pode fazer pré-contratos para ter regularidade, que é outra característica de que a gente precisa.

E a grande questão que se deve perguntar é: o que o projeto de lei BR do Mar trará como benefício ao equacionamento dessa situação de mercado? Nós não podemos esquecer que o nosso objetivo fundamental - nós, de carga - é a redução do custo logístico: redução na cabotagem, redução do custo de ferrovia, redução de custo de rodovia.

Só para se ter ideia, se eu tirar o minério de ferro da nossa matriz, 90% da carga são por rodovia. Então, há alguma coisa que está errada, ué! Não pode um país se desenvolver se um modal importantíssimo, como é a cabotagem, tem uma proporção marginal em relação à carga geral, ficando apenas em cima de um produto. E, como foi mostrado há pouco, o setor de petróleo e gás vai crescer, vai duplicar de 2,4 milhões para 5 milhões de barris por dia, em dez anos, parece-me, em 2030. E as outras cargas vão sumir da cabotagem?

Então, eu acho assim... A Anut analisou o projeto de lei e chegou à seguinte conclusão: primeiro, o projeto de lei, na nossa visão, melhora o ambiente concorrencial. Ele melhora o ambiente concorrencial, porque realmente eu dou mais capacidade ao mercado de ofertar volume de cabotagem.

É preciso colocar mais *players*, mais empresas operando o mercado para ter competição, porque esse é outro problema que eu vi aqui - que é verdade -, que é a assimetria competitiva. Nós não podemos ter mercados com esse tipo de assimetria, todos os competidores têm que estar com as mesmas armas. E fica no mercado quem for competente; quem não o for sai do mercado, sem problema nenhum. É assim que funciona!

E, do nosso ponto de vista, quando você tem apenas a redução de custos por meio, principalmente, da questão tributária, o que vai ocorrer? Se eu não mexer na competição lá na ponta, se eu não aumentar a oferta, simplesmente esse ganho de redução da carga tributária vai ser apropriado pela cadeia produtiva, não vai ser repassado ao usuário. Isso a gente vê, e muito! Em qualquer produto, quando você tem monopólios, oligopólios ou concentração de mercado - o representante do Cade está aqui -, pode-se ver que quem se apropria dessas reduções é o monopolista, é o oligopolista ou aquelas empresas que mantêm a concentração de mercado. A redução de preço só ocorre com uma condição: competição. Não há outra condição! E competição vem com aumento de oferta.

Portanto, a nossa posição, Senador, é de apoio ao projeto, é de apoio ao projeto! Está certo? Faríamos apenas uma sugestão de alteração no art. 11 quanto à questão de embarcações afretadas a tempo participarem da base para a questão do bloqueio, para a questão da circularização. A nossa sugestão é a de que não deveria haver esse dispositivo.

Quero lembrar também, como última posição nossa no que diz respeito ao texto que ali está, a questão da estrutura de custo e da transparência, que foi falada também. Nós concordamos que precisamos ter maior transparência setorial. Está

certo? Quando o mercado é livre, quando o mercado é de grande competição, que se aproxima da competição perfeita, nós não precisamos disso, porque o valor que é cobrado por aquele produto ou serviço é o correto; aquele, sim, é o correto, porque é o mercado que está dizendo. Quando há posições mais perto da concentração de mercado, aí não, nós precisamos ter... A transparência vai aumentando.

Só para encerrar, lembro que, no caso do custo operacional, o combustível é uma parte da cabotagem. O combustível é uma parte importantíssima desse custo. Portanto, se há assimetria regulatória e assimetria concorrencial, no caso do combustível, isso tem que ser corrigido. Com isso aí eu concordo, porque, nas nossas empresas, nós também adotamos a premissa de mercado. É competição e competição. Se não houver isso, tragicamente nós vamos continuar a ter duas empresas aéreas, cinco bancos e alta concentração no desenvolvimento da prestação de serviço industrial no País.

Dessa forma, a Anut concorda com o PL, acha adequado o PL e faria apenas essa alteração no art. 11.

Muito obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - De pronto, com a palavra o Sr. André Seixas.

**O SR. ANDRÉ DE SEIXAS** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos!

Eu pediria, por favor, para colocar o nosso eslaide na tela.

Boa tarde, Exmo. Sr. Senador!

Cumprimento todos.

Como a gente tem um tempo exíguo, vamos logo aos pontos.

Poderia passar, por favor?

Eu queria colocar só antes que eu vou dividir essa apresentação com o nosso Diretor de Transportes Aquaviários, até por uma questão de organização da associação, porque é a parte mais técnica dele. Em dado momento, ele vai entrar. O nome dele é Abrahão Salomão. Ele vai dividir esta apresentação comigo, portanto.

No BR do Mar, até acho... O representante do Cade, o Sr. Ricardo Medeiros de Castro, colocou muito bem que, quando você tem em um PL uma concentração de mercado, tudo fica muito complicado - o nosso órgão de defesa da concorrência aponta isso -, como é o caso do BR do Mar. Então, na nossa visão, tendo isso, ele não vai baratear o frete, ele não vai estimular a competição, não vai aumentar a oferta de operador nem de navio. Ele vai aumentar, sim, as barreiras de entrada e aumentar a concentração de mercado. Isso está muito claro. Só por haver concentração de mercado, essa indicação nesse ponto do PL, a gente já consegue vislumbrar isso, até porque quem nos diz o contrário não nos mostra, em estudos, em exercícios exaustivos, como vai reduzir, como vai acontecer. A gente não tem esses estudos.

Eu faço até menção à brilhante apresentação do Comandante Resano, que, assim como nós, também não está conseguindo enxergar resultado, como se chegou aos resultados. Também nós não enxergamos... Não nos foi apresentado como a cabotagem vai crescer 40% de frota até 2022 ou, vamos lá, se fosse respeitada a ausência constitucional, em um ano. A gente não teve acesso a esses números do Executivo. É importante, Senador, o senhor ficar assim bem atento a isso.

Outra coisa que foi colocada aqui pelo Presidente da MSC e pelo pessoal do IBP - na verdade, é do pessoal do IBP também - é a questão dos nichos da cabotagem. A gente não observou um tratamento separado, porque contêiner é um nicho da cabotagem, é um tipo, e o *feeder* é um nicho do contêiner, como foi muito bem colocado aqui. Não houve essa separação.

A bauxita é um minério; o petróleo... São nichos. A gente gostaria de ter visto isso nos estudos, porque isso seria um aprofundamento técnico na navegação de cabotagem, o que nós entendemos que não tivemos. A gente tem muita repetição daquilo a que o programa se propõe, mas, quando a gente olha os objetivos do programa e nota a falta desses estudos, isso gera na gente uma série de dúvidas. E a gente vê que, com a concentração de mercado, dificilmente isso vai acontecer.

Nessa questão da concentração de mercado, o programa também se contradiz um pouco nos compromissos do Brasil com a OCDE no que diz respeito à defesa da concorrência. Se há um dispositivo central anticoncorrencial, isso, para a gente, já é muito grave. Há um excesso regulatório ali também que gera alguma instabilidade, principalmente quando vão para a mão do Executivo coisas que deveriam ser de lei, quer dizer, desta Casa aqui. E, para a gente, há também alguns aspectos muito graves que estimulam a evasão fiscal.

Eu vou pedir para passarem para o próximo eslaide. E passo a palavra ao Abrahão para ele continuar.

**O SR. ABRAHÃO J. SALOMÃO** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos!

Obrigado pela oportunidade, Exmo. Sr. Senador.

A gente pode... Indo ao coração do BR do Mar, como bem colocou, inclusive, o Sr. Secretário de Portos, nós estamos falando basicamente de dois tipos de afretamento. Nós temos uma série de hipóteses no art. 5º, mas a principal delas é

aquela que vem com lastro na bandeira nacional. Na verdade, em primeiro ponto, a gente está tendo uma releitura de uma resolução afastada pelo TCU, na época uma resolução feita pela Antaq, que atrelou exatamente a questão da possibilidade do afretamento de navio estrangeiro à capacidade da frota nacional. Isso foi muito bem colocado aqui, agora, pelo Cade, apontando exatamente os efeitos maléficis, a concorrência que isso causa, mas, principalmente, a questão de se prender à possibilidade.

Hoje, a regulação estabelece, como muito bem colocou o Comandante Resano, que o uso do navio estrangeiro é exceção, o que é permitido na ausência ou na indisponibilidade, na inexistência do navio nacional. E assim funciona muito bem, diga-se de passagem. E, quando colocamos aqui um afretamento por tempo baseado na tonelagem, vejam, nós estamos criando uma barreira mínima hoje de, no mínimo, US\$60 milhões, porque ou já existe o navio, que está sendo pago dentro de um investimento... O novo entrante, para participar dessa possibilidade de afretamento, tem que dispor hoje de, no mínimo, US\$60 milhões, ou seja, US\$45 milhões para comprar um navio médio hoje no mercado internacional, pagando 50% de imposto, e, digamos, outros US\$15 milhões para ter um navio de segunda mão, para que se cumpra o requisito específico dessa hipótese do art. 5º, §1º, inciso I. Esse navio vai gozar de direito de preferência, o que, como o Dr. Baldez apontou muito bem, não se justifica. Esse navio - navio estrangeiro, bandeira estrangeira -, ao ser usado como bloqueio, na verdade só é para afastar a concorrência. Só pouquíssimas empresas, na verdade, vão poder usar, vão poder se valer desse instrumento.

Por outro lado, o que se coloca muito como flexibilização, que é a possibilidade da utilização do navio a casco nu, sem qualquer referência com tonelagem - aqui se diz ser o grande atrativo do programa -, com o devido respeito, vai ser uma norma que não se vai efetivar, simplesmente pelo seguinte: quando se fala em afretamento a casco nu, há uma operação dele na bandeira brasileira, ou seja, 35%, 40% a mais de custo operacional.

É intuitivo saber qual navio vai ter preferência do embarcador para poder ter a carga. Ou seja, essa flexibilização não é capaz de gerar qualquer concorrência. Então, ela não tem um atrativo comercial, ela não tem qualquer atrativo operacional. Aqui, concordamos, mais uma vez, com o Comandante Resano: vai atrair atuação, sim, de aventureiros, porque não vão vir navios novos. O afretamento a casco nu, por uma regra de mercado, 90% das vezes são navios já ao final da vida, cujo proprietário já o utilizou comercialmente.

Então, a nossa visão - e é para isso que a gente gostaria muito de chamar atenção - é de que existe uma assimetria muito grande aos privilégios que são conferidos pela primeira hipótese, do afretamento a tempo, e a dita flexibilização, que não vai se efetivar.

O próximo eslaide, por favor.

Aqui, a gente volta a essa questão, que se colocou já, do bloqueio permitido pelo navio estrangeiro.

Vejam: 80% das operações da cabotagem já são feitas por navios estrangeiros. O bloqueio não vai atrair novos navios. É equivocado dizer que essa hipótese vai atrair investimentos, vai atrair a vontade de alguém se instalar no Brasil, investindo em frota brasileira. Isso não é verdade.

O que já acontece - e a lei, o marco legal é muito benéfico nesse sentido - é que tudo depende de uma demanda, de uma quantificação da demanda para movimentação de carga.

Portanto, o bloqueio não atrai novos navios, não atrai novas empresas, como está se prevendo ou dizendo.

Então, a única coisa que esse bloqueio vai permitir é o empoderamento de navios estrangeiros que já operam aqui, afastando empresas que não têm esses navios sob sua propriedade.

O próximo eslaide, por favor.

Na sequência do que a gente vem falando, na verdade, o BR do Mar apenas propõe o aumento das hipóteses de bloqueio, o aumento das hipóteses para se afastar a concorrência através dessa possibilidade do bloqueio com navio estrangeiro.

Curiosamente, esse item nunca foi exposto no *roadshow* que foi feito pelo Ministério da Infraestrutura, em que, expressamente, sempre foi dito que isso seria evitado, que isso não constaria da lei, motivo pelo qual a gente pode pressupor que não houve o devido debate sobre isso.

Próximo eslaide, por favor.

Aqui, a gente traz, neste eslaide e no próximo, o posicionamento do Cade, que foi mencionado anteriormente, na Nota 45, em que expressamente se diz que o PL nº 4.199 traz uma restrição adicional a limitar a possibilidade do afretamento por tempo a embarcações de uma subsidiária integral de empresa nacional. Vale dizer que esse dispositivo se aplica somente a empresas que pertençam ao mesmo grupo econômico, com atuação internacional no mercado do transporte marítimo. Dessa forma, pequenas e médias empresas com atuação principalmente no mercado brasileiro terão dificuldade de acesso a essa modalidade.

O próximo, por favor.

Aqui, a gente vai direto para a conclusão, dizendo que se pode concluir que: o disposto no art. 5º, § 1º, inciso I, do BR do Mar, pode provocar um aumento da concentração de mercado brasileiro na navegação de cabotagem.

Próximo, por favor.

Aqui, a gente caminha para a conclusão, fazendo uma referência a um projeto de lei de autoria da Exma. Senadora Kátia Abreu, que, muito atenta, muito sensível ao tema, percebeu que o problema da cabotagem é a regulação, que não permite que a Lei nº 9.432 atinja a sua finalidade plena. E, de maneira muito cirúrgica, fez uma sugestão de que a regulamentação não amarre a lei, como se pode ver no art. 2º do seu projeto de lei.

O próximo, por favor.

E aqui eu devolvo a palavra ao nosso Presidente, Dr. André.

**O SR. ANDRÉ DE SEIXAS** (Para exposição de convidado.) - Bom, eu gostaria de agradecer mais uma vez, Senador, e que a gente tenha muita paciência com esse debate, para que não seja feito de forma açodada, como foi na Câmara dos Deputados. Isso foi muito ruim para a gente. Nós não tivemos esta oportunidade que o senhor está nos dando aqui, e agradecemos muito, não por sermos representante dos usuários, agradecemos como País essa oportunidade do debate que não foi feito na Câmara dos Deputados.

Achamos um erro, em que pese apoiarmos o Reporto, acharmos o Reporto extremamente importante, porque somos nós, usuários, que pagamos a conta do porto. Achamos que a colocação do Reporto, no BR do Mar é totalmente descolada da realidade.

Acho que o Senado deveria ter essa iniciativa, até de ajudar os terminais com essa questão do Reporto, porque está ajudando os usuários. Foi colocado na lei... Isso cria uma pressão de aprovação, como a gente já viu o *e-mail* das entidades aqui, de ferrovia e portos, totalmente desnecessária para a discussão de cabotagem. Isso cria um ambiente que não é muito bom.

Gostaríamos que as nossas críticas não fossem entendidas como pessoas que não querem cabotagem, mas sim como pessoas que querem o melhor para a cabotagem. Nós nos damos bem hoje com todas as entidades, não temos mais essas questões, nós queremos o melhor para a cabotagem.

Peço aqui ao Sr. Ricardo Medeiros de Castro, do Cade, que o Cade consiga avaliar essa questão de permitir que navios estrangeiros afretados a tempo possam fazer bloqueios, que inclua nos estudos do Cade, porque isso é muito importante, e a gente vai entender que é a concentração da concentração.

Finalizo aqui agradecendo a todos.

Uma boa tarde. E estou disponível.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado.

De pronto, passo para o Sr. Eduardo Nery Machado Filho.

**O SR. EDUARDO NERY MACHADO FILHO** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde a todos!

Cumprimento aqui a todas as Exmas. Senadoras e os Exmos. Senadores, na figura do relator do PL da BR do Mar, Senador Nelsinho Trad.

Saúdo também a todos os demais participantes desta audiência, em nome do Ministro Tarcísio de Freitas, do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, também do nosso Diretor da Diretoria de Portos e Costas, o Almirante Cursino, e a todos aqui presentes nesta audiência.

Senhores, o Brasil possui uma área costeira, como já dito aqui, de quase 7.500km, que mostra o potencial e a importância da navegação de cabotagem. E aqui no BR do Mar se discute, ele tem por proposta fomentar a concorrência e baixar os custos do frete marítimo, aumentando as possibilidades de afretamento de embarcações estrangeiras.

Nesse sentido, medidas que visam reduzir custos aquaviários, de transporte aquaviário, e aumentar a competitividade do setor, se aliam, por certo, à missão institucional da Antaq, que é de fomentar a concorrência no setor e buscar adequada prestação de serviços de transporte aquaviário, satisfazendo assim as condições de regularidade, eficiência, segurança e generalidade.

Como já foi dito aqui, senhores, o transporte de cabotagem vem crescendo nos últimos anos e atendendo parte das necessidades logísticas do País. De 2010 a 2020, foi registrado um crescimento de 189% em números de unidades transportadas no seguimento de contêineres, segundo os dados estatísticos que são reunidos, produzidos pela Antaq e disponibilizados ao setor e, agora, recentemente, a Antaq disponibilizou os resultados consolidados do desempenho portuário no primeiro semestre de 2021.

Senhores, houve um aumento de cerca de 19% no transporte de cabotagem. Estou me referindo aqui ao segmento de contêineres, pela sua relevância em termos de valor agregado. Eu acho que é o ponto mais sensível das discussões que temos aqui. Esse aumento de 20% - foram cerca de 18 milhões de toneladas transportadas - representou quase 14% em termos de unidades transportadas, 1,8 milhão de TEUs transportados no primeiro semestre de 2021.

Nesse sentido, como também já foi dito aqui, um estudo realizado pela Superintendência de Desempenho, Desenvolvimento e Sustentabilidade da Antaq já revelava, em 2019, que apenas três empresas de navegação eram responsáveis por mais de 90% do transporte de cabotagem de contêineres. Ou seja, senhores, a navegação de cabotagem representa uma grande oportunidade para tornar o Brasil mais eficiente, o seu sistema de transporte como um todo, tanto do ponto de vista econômico como ambiental, e, assim, remover um dos principais gargalos de movimentação de mercadorias atualmente no País. É uma oportunidade, um passo importante para incrementar a tão desejada multimodalidade de transporte no transporte de cargas e buscar um equilíbrio maior na nossa matriz de transportes brasileiros. Como dito há pouco, se de fato retirarmos o peso, a representatividade da Vale na nossa matriz de transportes ferroviários, vemos ali o quão dependentes ainda somos do transporte rodoviário. E a eficiência da cabotagem se confirma, além da vantagem econômica, pelo menor consumo de combustível, maior capacidade de transporte, segurança, menor risco de acidentes, emissão de poluentes, entre outras vantagens.

O que o programa se propõe, como aqui dito e defendido aqui pelo próprio Secretário Nacional, é uma maior oferta de embarcações para cabotagem, redução dos custos de manutenção de rodovias e um menor impacto ambiental. Para se ter uma ideia, o fator de emissão de poluentes na navegação interior representa aproximadamente 20% do total emitido no modal rodoviário.

Senhores, as discussões aqui são muito importantes no âmbito do Congresso. Temos certeza de que o texto do projeto de lei pode vir a ser aprimorado, até diante das contribuições que estão sendo dadas aqui pelos principais atores. Mas é importante que esse assunto seja endereçado. A cabotagem urge pelo seu incremento. Agora, se por um lado, o PL busca ampliar a oferta de embarcações, um ponto de atenção é que também o projeto busque implementar mecanismos com o objetivo de proteger o mercado interno contra a volatilidade do mercado internacional de prestações de serviços de cabotagem.

Então, as preocupações aqui trazidas até pelo nosso Presidente, o Resano... Mas, no caso dele ali, numa proporção maior, o projeto busca salvaguardas para proteger o mercado interno. Nesse ponto, pleitos no sentido de flexibilizar ainda mais essas hipóteses de afretamento a tempo devem ser vistos com cuidado pelos Srs. Senadores, pois não se pode desprezar o risco de desatendimento do nosso mercado interno diante de oscilações nos preços do frete marítimo.

Por último, apesar de o BR do Mar abordar iniciativas importantes, alguns temas ainda não foram abordados no texto legal e por razões justas, mas que não podem também escapar aos olhares dos nossos Parlamentares e do setor como um todo. Eu me refiro ao custo do combustível de navegação, à onerosa estrutura tributária do País, ao excesso de burocracia, que são enfrentados pelas empresas de logística. Enfim, o BR do Mar é um passo, mas se precisa de outras medidas para garantir, de fato, o incremento da cabotagem e do transporte multimodal.

Resumo: o BR do Mar é uma iniciativa importante, e, nesse ponto, a Antaq está preparada para exercer suas atribuições regulatórias de modo responsivo e, assim, apoiar o desenvolvimento da cabotagem.

Há alguns pontos que eu acho que merecem que eu deixe aqui alguns esclarecimentos em relação à Antaq. A RN 01, que foi aqui dita, foi uma norma que, desde 2018, já não está mais com a sua eficácia vigente, por força até de um comando do TCU, mas também deixando aqui claro que esse tema, inclusive no TCU, foi objeto de muita discussão, inclusive com posicionamentos alinhados, à época, da unidade técnica do Ministério Público junto ao TCU, entendendo que aquela regulação da Antaq, à época, estava aderente ao que estava estabelecido na política pública, então pela 9.432, mas o plenário do tribunal, de modo legítimo e diante das suas prerrogativas, entendeu que não.

O que eu quero dizer, senhores, é não recuperar aqui uma discussão diante da decisão do TCU, mas só dizer que é um tema controverso e que a regulação da Antaq estava dentro da tecnicidade e da regulatória que a agência busca, mas sabendo que é um tema que, de fato, tem as suas complexidades, e aí se explica... Eu acho que este cenário todo e que este ambiente todo aqui bem reflete isso, mas deixando claro qual foi todo o contexto e que, desde 2018, está com a sua eficácia suspensa.

De toda a forma, outro ponto que eu acho que merece a atenção dos Senadores diz respeito também ao aumento do número de diretores da agência, que foi pontuado. É uma medida que pode ser importante, mas, por outro lado, saliento que o texto não proveu os cargos necessários para manter a estrutura dos diretores. Estão sendo cortados uma série de cargos da agência, que já possui uma estrutura extremamente enxuta. Então, eu vejo com muita preocupação de isso chegar até mesmo a inviabilizar de certo modo a estrutura e a governança da agência. Ou seja, foram criados os cargos, mas não foi

oferecida a estrutura, e a agência hoje em dia possui a menor estrutura de cargos comissionados entre praticamente todas as agências nacionais. Então, é um ponto de atenção.

Senhores, era isso. Não vou me estender.

Quero agradecer, mais uma vez, ao Senador Nelsinho Trad, bem como a todos aqui presentes.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Muito obrigado.

De pronto, com a palavra o Sr. Carlos Augusto Müller.

**O SR. CARLOS AUGUSTO MÜLLER** (Para exposição de convidado.) - Obrigado, Senador Nelsinho Trad.

Saúdo também o Secretário Diogo Piloni; o Diretor Dino Antunes; o Diretor de Portos e Costas, Almirante Alexandre Cursino; o Diretor da Antaq, Eduardo Nery; e os demais participantes.

A nossa organização sindical marítima tem procurado oferecer a visão dos marítimos, com a preocupação de que haja uma condição equilibrada no Programa BR do Mar. E uma constatação que salta aos olhos é que o usuário está insatisfeito. Essencialmente, dois fatores contribuem para isso: o custo, que é elevado, o atendimento e a disponibilidade de transporte. A insatisfação do usuário, em nossa avaliação, é motivada pela falta de competição entre armadores na cabotagem. Há muito tempo, em decorrência do modelo de desenvolvimento adotado no Brasil, os armadores efetivamente competem com o modal rodoviário, o que acaba definindo limites dos custos que são oferecidos aos usuários. Isso ocorre hoje também no setor de contêineres. A armação que atua no transporte de contêiner no Brasil tem alcançado um crescimento consistente, como já foi registrado pelo Diretor da Antaq. Ao longo da última década, o crescimento passa dos 10% ao ano. Em 2010, operavam no Brasil sete navios para transporte de contêiner e, neste ano, temos mais de 21 navios operando. E a capacidade de transporte de cada navio também cresceu ao longo desse tempo.

A armação estabelecida no Brasil, via de regra, não é controlada por capital nacional. As maiores transportadoras mundiais de contêineres atuam fortemente aqui no Brasil e acabam definindo como esse transporte ocorre. Hoje, apenas três empresas controlam 99% dos contêineres que são movimentados aqui. Isso é um oligopólio! Daí decorre uma das reclamações mais significativas dos usuários. Quando não se trata de um usuário que tenha volume e capacidade de negociar as condições, acaba tendo que se sujeitar aos prazos e à disponibilidade de transporte definido pela armação. Isso é um reflexo da falta de competição entre armadores.

A tripulação a bordo dos navios, pelas condições oferecidas até aqui, como foi aprovado na Câmara o projeto BR do Mar, é o último *link* genuinamente nacional com o Brasil. A presença de comandante, chefe de máquinas e dois terços de tripulação brasileira é um fator, como já foi registrado pelo Almirante Cursino, da DPC, que agrega mais segurança ao transporte marítimo, bem como um compromisso muito mais efetivo com a sociedade brasileira, pois são brasileiros, com o efetivo cumprimento das leis, a proteção do meio ambiente, a prevenção da poluição marinha e também segurança, com baixa ocorrência de acidentes. Dessa forma, a continuidade do projeto, com a garantia de emprego de dois terços de brasileiros, é uma necessidade para que se contemplem interesses genuinamente nacionais nesse programa.

Lembramos que, ao fim da década passada, a armação nacional insistia muito na tese de apagão marítimo que ocorreria por falta de oficiais brasileiros. Os armadores acabaram atendidos, contando com a compreensão da Marinha no aumento do número de oficiais formados. E o que os armadores efetivamente produziram com essa iniciativa foi um desequilíbrio absurdo no mercado de trabalho e grande desemprego de marítimos. Não há falta de oficiais para tripular navios no Brasil, nunca houve, pelo contrário. E, se algum dia houver algum risco efetivamente, temos certeza de que a Marinha do Brasil irá tomar as medidas necessárias, pois já demonstrou que possui os mecanismos eficientes para a formação de tripulação nacional.

Um dos países que frequentemente são citados como exemplo de liberalismo econômico a ser seguido pelo Brasil, que são os Estados Unidos - é importante que se lembre -, é o país que mais defende a sua marinha mercante. A América tem uma arraigada cultura de como é importante controlar a marinha mercante para se garantir a liberdade econômica. Para se operar em cabotagem americana, o navio tem que ser construído em estaleiro americano, utilizando aço produzido no país, o controle da empresa deve ser americano e pelo menos 75% da tripulação a bordo deve ser de residentes no país. Esse é o país que mais defende o liberalismo. E por que ele faz isso com a marinha mercante? Para assegurar a liberdade econômica. Não podemos deixar de lembrar outro exemplo memorável de como um país pode atuar em defesa de seus interesses marítimos. Lamentavelmente, não são os interesses do Brasil, mas da China.

Vamos lembrar que a Vale projetou e construiu os maiores navios de carga para minério, os Valemax, com capacidade de quase 400 mil toneladas. Foi por volta de 2007. A China, rapidamente, proibiu a entrada desses navios completamente carregados e os baniu até 2015. A justificativa era a proteção da sua cabotagem. O que aconteceu, na verdade? A China

comprou, adquiriu o controle das operações do transporte marítimo, define, hoje, os fretes e reduziu a possibilidade de a Vale ter algum controle mais efetivo nesses valores.

Devemos nos perguntar o que leva esses países a dar tanta importância à questão marítima. É eles terem compreendido que não há soberania econômica efetiva sem marinha mercante nacional forte.

Por fim, um assunto que não poderíamos deixar de abordar é o setor de óleo e gás.

Nossa avaliação é de que não existe necessidade alguma de mais incentivos ao transporte marítimo. O petróleo brasileiro se encontra no mar, o modelo desenvolvido ao longo de anos para exploração e produção sempre utilizou navios e a cabotagem brasileira. O que, de fato, é muito preocupante é a desnacionalização que ocorre nesse setor. A Petrobras possui, hoje, autorização da Antaq para operar mais de uma centena de navios-tanques de outras bandeiras na cabotagem. É um número que supera várias vezes a frota operada em bandeira brasileira. Enquanto isso, uma informação alarmante que recebemos é de que a subsidiária Transpetro, estranhamente, tem planos, hoje, de transferir para uma subsidiária na Holanda o que, efetivamente, ainda resta de frota nacional: 15 navios construídos em estaleiros nacionais, com incentivo do Fundo de Marinha Mercante, e que hoje arvoram bandeira brasileira. Não vemos coerência nessa iniciativa, especialmente quando a principal motivação pode ser pagar menos impostos e quando já existe uma frota significativa atuando a serviço da Petrobras em outras bandeiras. Ao que parece, isso representaria deixar de recolher tributos no Brasil para recolher na Holanda e merece, em nossa avaliação, a atenção do Senado Federal pelos riscos que isso representa ao Brasil não apenas na perda de representatividade, com a queda de tonelagem que causará, e a representatividade em organismos internacionais, como a Organização Marítima Internacional ficará comprometida, mas também uma vulnerabilidade muito maior, decorrente dessa perda de capacidade de se organizar o transporte marítimo nacional sem depender de outros países, seja com os navios ou com a tripulação que está a bordo.

Finalizando, Senador Nelsinho Trad, registramos que os marítimos brasileiros apoiam as iniciativas que possam levar a um aumento da concorrência na cabotagem, com maior volume de carga transportada por navios.

Mas não se pode esquecer a necessidade de salvaguardas efetivas que permitam ao Brasil manter sua soberania no... com preferência para navios arvorando a bandeira nacional e a possibilidade de serem complementados por navios de outras bandeiras, como já ocorre, navios comandados e chefiados por brasileiros e tripulados por dois terços de marítimos brasileiros, para garantir segurança efetiva a bordo dessas embarcações que operarão em Território brasileiro, no mar.

Muito obrigado, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Eu que agradeço a participação de V.Sa.

Parece que o Ministro Tarcísio já está ligado, e ele...

Isso aí, Piloni.

Ele fecharia, e deixaríamos aberto para a participação de algum Senador que, porventura, queira participar.

Nós anotamos a participação de todos, e isso vai ser muito importante na elaboração do nosso relatório final.

Com a palavra o Ministro Tarcísio Gomes de Freitas.

**O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** (Para exposição de convidado.) - Boa tarde, Senador Nelsinho Trad, Relator do Projeto do BR do Mar no Senado.

Queria, nesta oportunidade, louvar V. Exa. pela iniciativa, iniciativa importante.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Ministro, só um minutinho. Só para registrar a presença, agora que eu o reconheci, do Senador do Mato Grosso Wellington Fagundes, mais precisamente de Rondonópolis.

**O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** - V. Exa. se antecipou, Senador, eu ia fazer o registro porque estamos acompanhando aqui a audiência juntos, na Superintendência do Dnit no Mato Grosso. Já tivemos a oportunidade, agora pela manhã, de fazer a entrega de uma obra importante, mais 168km de duplicação da BR-163, de Rondonópolis até Cuiabá, e como não poderia deixar de ser, o Senador Wellington, como é um entusiasta da área de infraestrutura e preside a nossa Frente Parlamentar Mista da Logística, se faz presente aqui, nesta audiência do BR do Mar, que discute cabotagem. Então louvo essa iniciativa, Senador Nelsinho, muito importante neste momento, não é? Que haja o debate, que os pontos de vista sejam colocados.

E se eu tivesse uma palavra para definir o Projeto BR do Mar, eu diria que essa palavra é equilíbrio. A gente pôde ver, ao longo do tempo de tramitação, e V. Exa. tem feito uma condução irrepreensível, até pelas emendas que são apresentadas, correntes opostas, ou indo na direção de um fechamento maior, um fechamento quase absoluto, ou uma abertura completa, total. Então nós temos pontos de vista que vão em direções absolutamente opostas.

O que se procurou construir uma proposta equilibrada que permita o crescimento da cabotagem com maior velocidade, em cima de novas hipóteses de afretamento e consoante àquilo que nós víamos em países de referência. Essa abertura equilibrada é fundamental e estabelece um mecanismo de proteção. De certa forma, a gente vê o acerto desse caminho agora neste momento de pandemia. Tivemos uma explosão de fretes marítimos. Se a proposta não é equilibrada e a gente mantém um histórico de lastro de bandeira nacional, o que a gente poderia ter, no futuro, era um êxodo de embarcações, um desatendimento da demanda. Seria muito ruim para a cabotagem aqui no Brasil.

A política de estrutura de transportes, a política de estado para a cabotagem está calcada em alguns pilares: o aumento da concorrência; a mitigação a essa exposição internacional; a geração de empregos pelo aumento de ofertas de embarcações; a segurança da navegação; e a proteção à indústria naval.

Sob o ponto de vista do aumento de concorrência, a gente percebe que novas empresas brasileiras de navegação - e vai ficar mais fácil ter uma empresa brasileira de navegação - poderão operar sem necessidade de embarcação própria, o que é um avanço. Então, nós temos uma nova hipótese de afretamento a casco nu e uma liberdade maior, total, após um período de transição.

No que diz respeito ao afretamento a tempo, também estamos estabelecendo novas hipóteses em substituição de embarcação em construção, para o atendimento exclusivo de contrato de transporte de longo prazo, para uso em operações especiais de cabotagem, operações do tipo rota ou mercados ainda não existentes. A gente tem que perceber que, na última reforma que fizemos na legislação de portos, a gente criou também uma hipótese para arrendamento simplificado nesse sentido de operações ainda não consolidadas ou não existentes. Há até uma hipótese de dispensa de licitação de arrendamento. Então, observem que há um casamento da política portuária com a política pública de navegação.

No que diz respeito à mitigação da exposição ao mercado internacional, a gente tem, no projeto, um incentivo à formação de frota nacional. Então, as empresas brasileiras de navegação poderão afretar a tempo e em quantidade proporcional à frota própria. Quando mais navios no Brasil, maior acesso a afretamentos. Temos a manutenção do controle naval nas empresas brasileiras de navegação. Então, o afretamento a tempo deverá ser feito a partir da subsidiária integral estrangeira da própria empresa brasileira de navegação, o que evita que as empresas brasileiras de navegação sejam meras intermediárias, e uma exigência de proporção de tripulantes brasileiros, em especial comandantes e chefes de máquina.

Com relação a empregos, nós temos essa exigência, então, da proporção de tripulantes brasileiros, em especial comandantes e chefes de máquina, comandantes brasileiros, e também a redução dos afretamentos feitos de empresas estrangeiras onde os tripulantes são um terço apenas após 180 dias da embarcação em águas brasileiras. Então, com isso a gente parte com um terço na largada. Isso é extremamente importante e tem muito a ver com a questão custo. Então, a gente parte daquilo que vai gerar um incentivo para que empresas migrem para a cabotagem.

Migrar para a cabotagem significa entender ou tomar o risco de partir para uma experiência multimodal. É sair da zona de conforto, topar fazer uma perna rodoviária ou ferroviária aliada a uma perna marítima. Então, isso tem que ser extremamente atrativo do ponto de vista de custo para que a gente obtenha sucesso nessa política pública de reequilibrar a matriz de transportes e contar com a participação mais expressiva da cabotagem.

O projeto mantém a exigência de vagas para praticantes, que são marítimos em treinamento. Do ponto de vista da segurança, a gente tem a questão do comando da embarcação na mão do brasileiro, o controle das operações feito pela Empresa Brasileira de Navegação - então há a manutenção de um vínculo com o País -, as operações amparadas em contrato de seguro marítimo e as inspeções periódicas realizadas por autoridade brasileira.

No que diz respeito à indústria naval, é importante ressaltar o equilíbrio. A gente percebe a possibilidade do uso do Fundo da Marinha Mercante para empresas estrangeiras usarem estaleiros brasileiros; também, o Fundo da Marinha Mercante poderá ser usado para docagem de embarcações afretadas; a eliminação do limite no uso de conta vinculada para manutenção; o uso de conta vinculada como garantia da construção no País; o uso da conta vinculada para manutenção preventiva, compra de equipamentos e sua instalação; e a criação da empresa brasileira de navegação de investimento, que é uma empresa investidora em frota, com a ampliação dos benefícios do registro especial para incentivar a construção de embarcações em Território nacional.

Então, isso parte de uma análise de política pública. A gente está verificando o que foi produzido nos últimos anos em termos de cabotagem e esse redesenho vai proporcionar um aumento, sem dúvida nenhuma, um aumento de oferta de embarcações, sem prejudicar a indústria naquilo que ela vem sendo muito eficiente ao longo dos últimos anos, sobretudo nas operações de apoio marítimo, de apoio portuário, na navegação interior.

Entendo que V. Exa., Senador, tem tido uma postura extremamente equilibrada e acolheu já uma série de emendas que têm por objetivo equilibrar ainda mais o projeto. Ressalto aquela questão trazida pelos Senadores do norte do Brasil, que

havia sido incorporada na Câmara e diz respeito ao percentual destinado às contas vinculadas. Isso teria um impacto muito grande nos estaleiros do norte do País, na produção de embarcações para transporte de combustíveis com casco duplo.

Então, houve a manutenção do percentual que era transferido para as contas vinculadas, mudando o entendimento que foi dado na Câmara, e entendo que isso atende bastante à indústria da construção naval, sobretudo, no norte do País.

Temos outras medidas aí, como a possibilidade do uso do adicional de frete para renovação da Marinha Mercante para a infraestrutura aquaviária. Entendo que isso concorre para o crescimento do setor como um todo. Então, há um casamento da política de incentivo à cabotagem com a política de investimento em infraestrutura aquaviária, portuária, que nós estamos levando a termo ou por meio de arrendamentos ou por meio de contratos de adesão.

A prorrogação da não incidência do adicional de frete para a renovação da Marinha Mercante no Norte e no Nordeste e redução de burocracias, com a eliminação de canhotos de papel, a isenção do Certificado de Livre Prática, regra para tripulante estrangeiro trabalhar no Brasil, admissão temporária automática para afretamentos, enfim.

A gente tem acompanhado o trabalho de V. Exa. Entendemos que o projeto BR do Mar constituirá grande avanço na cabotagem brasileira, realmente vai incentivar, e isso não é um chute - está certo? A gente tem essa percepção em função das conversas que a gente vem mantendo com o mercado, com novos entrantes interessados em operar cabotagem, segmentos da indústria que hoje não trabalham com cabotagem e que pretendem trabalhar. Então, a gente tem conversado bastante com várias empresas e tenho certeza de que, tão logo esse projeto seja aprovado e sancionado, a gente verá novos entrantes, a gente verá o aumento da oferta de embarcações, a gente verá a redução de custos. Aquilo que está sendo projetado vai se concretizar.

Então, nós temos um processo de aceleração de cabotagem no Brasil que não será freado; pelo contrário, será acelerado. A gente vai conseguir crescer a taxas mais relevantes do que aquelas que a gente experimenta hoje.

E, claro, é um projeto que quebra paradigmas; portanto, tem a sua complexidade e está sendo muito bem conduzido no Senado Federal. Tenho certeza de que vai ser uma das grandes contribuições que nós podemos deixar. A gente aqui está falando de legado e na nossa confiança absoluta de que essa abertura é uma abertura equilibrada, é uma abertura que mantém um estoque de lastro em bandeira brasileira, que nos protege da vulnerabilidade das oscilações de frete, será extremamente benéfica para o País. E, de certa forma, o que nós temos conversado com usuários e operadores é que estamos na direção certa.

Então, agradeço a V. Exa. esta oportunidade e o louvo pela iniciativa de promover esta audiência pública tão importante, com um tema aí tão sensível.

Parabéns, Senador Nelsinho Trad. Obrigado pelo tempo.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradeço.

Pergunto ao Senador Wellington Fagundes se quer fazer algum comentário. Nós já estamos no desfecho da nossa audiência pública.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT. Para discursar.) - Bom; primeiro, eu quero aqui cumprimentar todos os companheiros, o nosso Relator, Senador Nelsinho Trad, pela oportunidade de estarmos aqui discutindo algo extremamente importante para o Brasil.

É quase inadmissível, no mundo, imaginar um país com 8 mil quilômetros de costa que praticamente não teve uma cabotagem, ou seja, totalmente incipiente. Levar uma mercadoria do Nordeste para o Sul através de rodovia é inimaginável. Mas o Brasil é isso, é esse potencial de um povo que consegue se integrar mesmo com as dificuldades.

Precisamos redescobrir, cada dia mais, o nosso Brasil, e a BR do Mar, eu tenho certeza, Ministro, é uma redescoberta, é fazer com que esse potencial que temos aí, que Deus nos deu, sirva também para o desenvolvimento do Brasil.

Então, Nelsinho Trad, meu Senador do Mato Grosso do Sul e do Mato Grosso uno ainda, porque aqui éramos todos o mesmo Mato Grosso. Eu acho que nós estamos aqui neste momento de oportunidades - o Mato Grosso, o Mato Grosso do Sul, o Centro-Oeste - sendo isso que o mundo não acredita: mesmo estando no centro do Brasil, conseguimos ter uma competitividade, uma produção extremamente forte, mas, acima de tudo, uma produtividade inigualável.

O nosso grande desafio é exatamente chegarmos aos portos de forma mais próxima e principalmente buscando alternativa que nos diminua esse custo Brasil. Então, a BR do mar, sem dúvida nenhuma, será uma nova oportunidade de integrarmos, tirando, acima de tudo, dificuldades burocráticas e facilitando.

Por isso, o Ministro hoje está aqui em Cuiabá. Ontem tivemos aqui a presença do Presidente da República Jair Bolsonaro e da Ministra Tereza Cristina, que é a nossa Ministra da Agricultura, que tem essa competência também de propiciar

que a gente possa integrar todo esse trabalho. E aqui o Ministro e o Presidente estiveram hoje num grande fórum de desenvolvimento sustentável das comunidades, das etnias indígenas.

Estamos aqui também com o Presidente da Funai, Marcelo, amanhã estaremos juntos também ainda em Sinop. Portanto, Mato Grosso está vivendo, neste momento, um momento de quase êxtase, porque é a junção de oportunidades que a gente tem para propiciar uma melhor qualidade de vida para a população brasileira, neste momento de pandemia.

Então, nós no Centro-Oeste, mesmo na pandemia, conseguimos aumentar a nossa produção em Mato Grosso. Eu não imaginava, há pouco tempo atrás, falavam que o Brasil produzia 100 milhões de toneladas de grãos, e só o Mato Grosso já vai produzir daqui a pouquinho 130 milhões de toneladas.

Então, Senador Nelsinho, discutir essas alternativas que o Brasil tem, de mais condições de competitividade, é um compromisso de todos nós. Aqui eu quero cumprimentar todos que estão presentes em nome do nosso companheiro Aquino, que está aí, experiente da área, eu cumprimento todos, mas eu quero aqui trazer, acima de tudo, o nosso entusiasmo nesse potencial que representa o Brasil, com muitos desafios que teremos de enfrentar. A pandemia tem nos ensinado muito, temos aprendido muito com a pandemia, mas, acima de tudo, nós temos o potencial da criatividade.

Ministro Tarcísio, eu sou Relator agora do orçamento do ano que vem da área da educação, então, como nós tivemos agora, anteontem, lá na CNI, eu acho que nós temos que aproveitar tudo isso, fazer os esforços concentrados para convergir em um mesmo sentido. A educação é fundamental para que a gente agora vença, o retorno às aulas de forma segura, fazer com que a nossa indústria da ciência e tecnologia possa também convergir nesse trabalho novo, inovador, que exige de todos nós. E o Ministério da Infraestrutura, que representa esse arcabouço do fundo, vai dar sustentabilidade e tecnologia necessária para que a gente possa ter realmente força, principalmente condições de competição e condições, acima de tudo, de estruturação do País, a oitava potência do mundo.

Então, eu poderia estar falando muito da nossa expectativa, Senador Nelsinho, mas como Presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura, nós sabemos que a retomada da economia se faz com tecnologia, com educação e, principalmente, com investimento na infraestrutura. E esse tema aqui, sem dúvida nenhuma, é um tema extremamente importante.

Mas nós estamos pensando - e não podemos deixar de pensar - em um mundo globalizado. Por isso o Ministro coloca que temos que proteger a nossa indústria, mas também temos que proteger com condições para que a gente possa competir, gerando emprego aqui, mas, acima de tudo, também trazendo os investimentos necessários para essa competição.

Por isso, eu encerro aqui de forma até rápida a minha participação. Mas, Senador Nelsinho, o desafio que V. Exa. está tendo de ouvir a muitos - e tem que ouvir mesmo, por isso essa audiência é tão oportuna -, mas eu quero aqui lembrar do Decreto dos Portos, que foi muito polêmico, não é Ministro? Mas foi uma inovação que o Brasil fez, com muitos desafios, alguns não acreditavam, foi muito polêmico, mas hoje nós temos... Nessa área portuária, muito da inovação foi feita exatamente por isso, porque nós propiciamos a abertura.

E o Ministro tem feito um trabalho brilhante, principalmente nas concessões portuárias, nessas necessidades que a gente tem que fazer com essa competitividade mundial para um Brasil maior. Ele me mostrou aqui o custo do transporte. A cada dia, se a gente não inovar, se a gente não buscar exatamente trazer essas parcerias, nós vamos ficar para trás.

Mas nós não vamos ficar para trás, não é Ministro?

**O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS** - Não vamos, não.

**O SR. WELLINGTON FAGUNDES** (Bloco Parlamentar Vanguarda/PL - MT) - Nós acreditamos com muita fé.

Então, parabéns a todos.

Senador Nelsinho, o Brasil precisa do Centro-Oeste, e o Centro-Oeste, com certeza, vai dar resposta para o Brasil muito rápido.

Muito obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Nelsinho Trad. PSD - MS) - Agradeço ao Senador Wellington Fagundes, bem como ao Ministro Tarcísio.

Apenas, quero reforçar a todos que este é um projeto que está na Comissão de Assuntos Econômicos. Eu acabei de informar ao Senador Otto Alencar, que é o Presidente, que a sessão já transcorreu nesta tarde e que, nesta semana, nós estaremos fechando o relatório para poder devolver à Comissão a fim de o projeto ser votado e, dali, ir para o Plenário.

Muito obrigado pela participação de todos.

Volto a pergunta ao painel, para saber se algum integrante gostaria de se manifestar em função de alguma situação. *(Pausa.)*

Em não havendo, agradecendo pela proteção de Deus, declaro encerrada a Sessão Remota de Debates Temáticos sobre a Cabotagem - BR do Mar.

Muito obrigado.

*(Levanta-se a sessão às 18 horas e 03 minutos.)*